



# ESCOLA NAVAL

talant de bi-faire



**João Pedro Silva Piteira**

## **Causas e Evolução das Táticas de Pirataria no Golfo da Guiné**

**Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares**

**Navais, na especialidade de Marinha**



Alfeite  
2021





# ESCOLA NAVAL

ta tante biefaire



**João Pedro Silva Piteira**

***Causas e Evolução das Táticas de Pirataria no Golfo da Guiné***

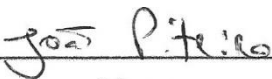
**Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais, na especialidade de Marinha**

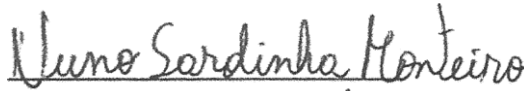
**Orientação de:** CMG M Sardinha Monteiro

**Coorientação de:** CFR Lourenço da Piedade

O Aluno Mestrando

O Orientador

\_\_\_\_\_  
  
Nome

\_\_\_\_\_  
  
Nome CMG

**Alfrite**

**2021**



## **Dedicatória**

Dedico a presente dissertação à minha família.



## **Agradecimentos**

Com o término desta dissertação gostaria de agradecer a várias pessoas sem a ajuda das quais não me teria sido possível elaborar a mesma.

Em primeiro lugar gostaria de agradecer ao meu orientador CMG M Sardinha Monteiro e ao meu coorientador CFR M Lourenço da Piedade por toda a disponibilidade que tiveram para comigo. O auxílio prestado através do aconselhamento, orientação e correções ao longo deste processo provaram-se essenciais.

Em segundo lugar gostaria de agradecer a todos os que participaram nesta dissertação, e em especial ao CFR M Lucas da Silva e ao CMG Cavaleiro Ângelo por disponibilizarem o seu tempo e por toda a ajuda dada.

Por último e em especial, quero agradecer à minha família, a minha mãe Rosa Piteira, o meu pai José Piteira, a minha irmã Rita Piteira e a minha namorada Ana Cançado por toda ajuda, paciência e apoio, que foram fundamentais para a conclusão desta parte da minha vida.





## **Resumo**

O Golfo da Guiné constitui uma importante região no Atlântico Sul com 70% da produção de petróleo de África concentrada na região. Esta fonte de recursos energéticos realça a importância do mar, meio através do qual 90% das importações e exportações do continente africano são efetuadas.

Os crimes de Pirataria e Assalto à Mão Armada no mar são uma constante na região, com um aumento abrupto nos últimos anos, do qual resultou o aumento da insegurança marítima na região que afeta todos os estados que ali têm algum tipo de interesse.

A importância política, económica e geográfica da região do Golfo da Guiné tem vindo assim a captar atenção da comunidade internacional para a resolução deste problema.

Esta dissertação é um estudo de caso e utiliza um raciocínio de pensamento crítico, tendo sido realizada uma extensa análise bibliográfica e entrevistas semiestruturadas com o objetivo de compreender as causas da Pirataria no Golfo da Guiné e a importância da mesma para Portugal.

A situação precária em que vive a população, as dificuldades de governação, a falta de legislação e a criminalidade da região foram as principais causas da Pirataria no Golfo da Guiné identificadas. A tática atual mais utilizada é o rapto no mar para pedido de resgate, com o número de vítimas destes ataques a aumentar abruptamente nos últimos anos.

**Palavras-chave:** Golfo da Guiné, Pirataria, Interesse Nacional e Segurança Marítima.



## **Abstract**

The Gulf of Guinea is an important region in the South Atlantic with 70% of Africa's oil production concentrated in the region. This source of energy resources highlights the importance of the sea, through which 90% of imports and exports from the African continent are carried out.

Piracy and armed robbery crimes at sea are a constant in the region, with an abrupt increase in recent years, resulting in an increase in maritime insecurity in the region, which affects all states that have some kind of interest there.

The political, economic and geographical importance of the Gulf of Guinea region has been attracting the attention of the international community for solving this problem.

This dissertation is a case study and uses a critical thinking reasoning, having been carried out an extensive bibliographical analysis and semi-structured interviews in order to understand the causes of Piracy in the Gulf of Guinea and its importance for Portugal.

The precarious situation in which the population lives, governance difficulties, lack of legislation and criminality in the region were the main causes of Piracy in the Gulf of Guinea identified. The current most widely used tactic is kidnapping at sea for ransom, with the number of victims of these attacks rising sharply in recent years.

**Keywords:** Gulf of Guinea, Piracy, National Interest and Maritime Security.



## Índice Geral

Introdução .....	1
1. Enquadramento Teórico .....	3
1.1. Pirataria .....	3
1.2. Golfo da Guiné.....	4
1.2.1. Introdução Histórica.....	4
1.2.2. Espaço Geográfico .....	4
1.2.3. Características do Golfo .....	5
1.2.4. A problemática da pirataria na região .....	5
1.2.5. O caso da Nigéria .....	6
1.3. Principais Organizações.....	7
1.3.1. Economic Community of West African States .....	7
1.3.2. Economic Community of Central Africa States.....	8
1.3.3. Comissão do Golfo da Guiné .....	8
1.3.4. Arquitetura de Yaoundé .....	9
1.4. Atuação de Portugal.....	12
1.4.1. Interesse Interno .....	12
1.4.2. Navio da República Portuguesa Zaire .....	14
1.4.3. Mar Aberto .....	14
1.5. Interesse para a União Europeia .....	15
1.6. Cooperação Internacional .....	16
1.7. Evolução das táticas de pirataria.....	17
1.7.1. Localização dos Incidentes.....	18
1.7.2. Armas utilizadas.....	19
1.7.3. Sequestros e Pedidos de Resgate.....	20
1.7.4. Variedade de alvos .....	21
1.7.5. Período no qual ocorrem os ataques.....	22
1.7.6. Modelo de Negócio .....	22
1.8. Causas da pirataria no Golfo da Guiné .....	23
1.8.1. Dificuldades Sociais e Económicas.....	23
1.8.2. Dificuldades da Governação .....	24

1.8.3.	Falta de Legislação.....	24
1.8.4.	Criminalidade na Região.....	26
1.8.5.	Importância do trabalho de investigação.....	27
2.	Metodologia.....	29
2.1.	Participantes e procedimento .....	30
2.2.	Instrumentos de recolha de dados .....	31
3.	Apresentação dos dados.....	33
3.1.	Respostas à questão nº1 .....	33
3.2.	Respostas à questão nº2 .....	34
3.3.	Respostas à questão nº3 .....	34
3.4.	Respostas à questão nº4 .....	35
3.5.	Respostas à questão nº5 .....	36
3.6.	Respostas à questão nº6 .....	37
3.7.	Respostas à questão nº7 .....	37
4.	Discussão dos resultados .....	39
4.1.	Objetivo nº1- Compreender as causas da Pirataria no Golfo da Guiné .....	39
4.2.	Objetivo nº2- Interpretar o interesse do Golfo da Guiné .....	40
4.3.	Objetivo nº3- Analisar a evolução das táticas de pirataria.....	41
4.4.	Objetivo nº4- Identificar os beneficiários dos ataques .....	42
	Conclusões.....	45
	Bibliografia.....	47

## Índice de Figuras

Figura 1 - Member Countries of the ECCAS, ECOWAS and GGC .....	9
Figura 2 - Yaoundé Architecture.....	10
Figura 3 - Centros de Coordenação Arquitetura de Yaoundé .....	11
Figura 4 - Importações de Portugal de Gás Natural 2019 .....	12
Figura 5 - Estados-membros da CPLP .....	13
Figura 6 - Localização dos Incidentes .....	18
Figura 7 - Localização dos Incidentes em 2021 .....	19
Figura 8 - Armas utilizadas .....	20
Figura 9 - Tripulantes Raptados .....	20
Figura 10 - Tripulantes Raptados em 2021 .....	21
Figura 11 - Altura do dia dos raptos e tentativas de rapto .....	22
Figura 12 - Pobreza Multidimensional por país no Golfo da Guiné; .....	24





## **Abreviaturas, siglas e acrónimos**

CGG	Comissão do Golfo da Guiné
CNUDM	Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CRESMAC	Centro Regional para a Segurança Marítima na África Central
CREMAO	Centro Regional para a Segurança Marítima na África Ocidental
DBP	Deep Blue Project
DGEG	Direção Geral de Energia e Geologia
ECCAS	Economic Community of East Africa States
ECOWAS	Economic Community of West African States
EU	European Union
EUEGG	Estratégia da União Europeia para o Golfo da Guiné
FED	Fundo Europeu de Desenvolvimento
IcSP	Instrument contributing to Stability and Peace
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organization
IPM	Índice de Pobreza Multidimensional
MMCC	Multinacional Maritime Coordination Center
NRP	Navio da República Portuguesa
OEF	One Earth Future
PMC	Presenças Marítimas Coordenadas
SUPMOA	Suppression of Piracy and other Maritime Offences Act
UE	União Europeia
UNDP	United Nations Development Programme
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime

ZEE                      Zona Económica Exclusiva

## **Introdução**

A presente Dissertação de Mestrado foi elaborada no âmbito do curso de Ciências Militares Navais, ramo de Marinha, da Escola Naval. O tema desta dissertação enquadra-se no domínio científico das Ciências Militares, , área de ‘Estudo das Crises e dos Conflitos Armados’ e subáreas de ‘Estratégia Militar’ e ‘Geopolítica’ (Centro de Investigação do Instituto Universitário Militar, 2019).

No continente africano, mais do que noutras partes do mundo, as trocas internacionais são críticas para a economia de muitos estados, mais de 90% das exportações e importações dos estados africanos são efetuadas por mar (International Maritime Organization (IMO), 2015).

O Golfo da Guiné constitui uma importante região no Atlântico Sul, consistindo num conjunto de dezanove países litorais e arquipelágicos da África Ocidental e Central (Council of the European Union, 2014). Geograficamente o Golfo da Guiné possui um grande número de portos naturais, sendo por isso uma zona com grande facilidade de acesso a outras regiões do mundo, como a Europa e os Estados Unidos da América.

Esta região é historicamente um centro de recursos naturais. Atualmente quase 70% da produção de petróleo de África está concentrado na região. Do Golfo da Guiné embarcam, todos os dias, 8% das importações de petróleo da Europa (Comission, n.d.)

Estes crimes de Pirataria e Assalto à Mão Armada são uma preocupante afronta à segurança marítima do Golfo da Guiné. Em 2020, de acordo com os dados do IMB, 95% dos raptos realizados no mar ocorreram nesta região (International & Bureau, 2020). Este problema aparenta, no entanto, estar a adaptar-se às soluções apresentadas até ao momento pelas organizações regionais e internacionais, que têm realizado um esforço ativo para a segurança e defesa marítima da região.

Assim, foi considerado pertinente realizar um estudo do fenómeno da Pirataria e Assalto à Mão Armada no Golfo da Guiné, com vista a uma melhor compreensão das causas deste problema e da importância do mesmo para Portugal. Com o intuito de restringir o nosso tema à sua abordagem conceptual, o estudo será delimitado: a nível temporal, foi considerado o período decorrido entre 2016 e 2021 para a análise de dados estatísticos na compreensão das novas tendências e táticas utilizadas com o objetivo de

detetar variações dos dados do último ano face ao histórico recente; a nível geográfico foi considerada a área compreendida entre a fronteira a Norte do Senegal e a fronteira a Sul de Angola, a nível conceptual foi considerado o fenómeno da Pirataria e de Assalto à Mão Armada contra navios, abordando os interesses para a União Europeia e para Portugal.

Partindo do tema de estudo “Causas e Evolução das Táticas da Pirataria no Golfo da Guiné”, o Objetivo Geral é: **“Compreender as causas da Pirataria no Golfo da Guiné e a importância da mesma para Portugal”**. Com efeito foram identificados os seguintes Objetivos Específicos: **Objetivo 1-** Compreender as causas da Pirataria no Golfo da Guiné; **Objetivo 2-** Interpretar o interesse do Golfo da Guiné; **Objetivo 3-** Analisar a evolução das táticas de pirataria; **Objetivo 4-** Identificar os beneficiários dos ataques.

A dissertação foi organizada em 4 capítulos principais. O primeiro, o enquadramento teórico, aborda toda a extensa pesquisa documental efetuada, o segundo define a metodologia efetuada, o terceiro aborda o tratamento de dados das entrevistas efetuadas e o quarto capítulo, a discussão de resultados trata a resposta aos objetivos da dissertação pela interpretação da análise documental e das entrevistas.

# **1. Enquadramento Teórico**

## **1.1. Pirataria**

Como constituinte de 70% da superfície terrestre o mar é, tal como a terra, um local onde são cometidos crimes. As primeiras definições de pirataria englobavam todos os crimes cometidos no mar ou a partir deste, porém o estudo e o maior conhecimento sobre o tema, ditaram que a pirataria se tornasse um conceito mais restrito e específico.

A pirataria encontra-se atualmente definida no Artigo 101.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Nations, 1982), onde se refere que constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

a) Todo o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo o ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:

i) Um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;

ii) Um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;

b) Todo o ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de factos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata;

c) Toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados na alínea a) ou b) (Assembleia da República, 1997).

Todos os outros atos do mesmo género, cometidos dentro do mar territorial ou em águas interiores, e de acordo com a Resolução da IMO A.1025(26)3, são classificados como “assaltos à mão armada contra navios”. Estes “assaltos à mão armada contra navios” são enquadrados através das diferentes leis, que permitem a intervenção da Marinha e/ou da Guarda Costeira do país costeiro onde são praticados (International Maritime Organization, n.d.).

De acordo com o relatório anual de pirataria do IMB, em 2020 foram reportados 195 incidentes de pirataria e “assaltos à mão armada contra navios”, um número superior em comparação com 2019, em que foram relatados 162 incidentes. Esta diferença é atribuída a um aumento dos relatos da Pirataria e Assaltos à Mão Armada dentro da região do Golfo da Guiné, bem como a um aumento da atividade de Assaltos à Mão Armada no Estreito de Singapura. Os números de 2020 são agrupados em 161 embarcações abordadas, 20 tentativas de ataque, 11 embarcações alvejadas e 3 embarcações sequestradas (International & Bureau, 2020).

## **1.2. Golfo da Guiné**

### **1.2.1. Introdução Histórica**

Historicamente o Golfo da Guiné foi crucial para a penetração, avanço e consolidação da colonização europeia em África. Mesmo no pico das missões europeias de pacificação, o Golfo da Guiné foi teatro económico político, diplomático, e militar das rivalidades entre os principais poderes europeus, que lutavam para ter acesso e controle sobre novos territórios. Durante esse período, o Golfo da Guiné foi o centro avançado transatlântico de trocas e relações entre África e Europa (Krause & Hansen, 2015).

### **1.2.2. Espaço Geográfico**

A União Europeia considera o Golfo da Guiné como a área que, “[...] abrange os 6.000 km de costa desde o Senegal até Angola, incluindo os arquipélagos de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, (EU, 2014, p.1). Compreende deste modo a área geográfica a sul do Deserto do Saara, incluindo os países africanos do Atlântico e os seus domínios marítimos desde Cabo-Verde, no Norte, até Angola, no Sul. Consistindo em dezanove países litorais e arquipelágicos da África Ocidental e Central (Council of the European Union, 2014).

A Zona Económica Exclusiva (ZEE) da região abrange cerca 3,3 milhões de quilómetros quadrados, representando um grande esforço de patrulha marítima. Os países da região com maior ZEE são Cabo-Verde, Guiné-Equatorial e Angola.

### **1.2.3. Características do Golfo**

Nas zonas costeiras, onde se concentra a maioria da população do continente africano, o pescado constitui uma importante fonte de alimento. Em alguns países, 90% da proteína dietética provem dos peixes. Isso significa que, além da importância económica do domínio marítimo, alguns países africanos contam com a pesca marinha para a sobrevivência das suas populações. Quaisquer interrupções no acesso ao mar constituem uma ameaça à segurança alimentar nesses países. (Africa Center for Strategic Studies, 2019)

O Golfo da Guiné possui um grande número de portos naturais, é praticamente livre de pontos de estrangulamento e não atinge condições meteorológicas extremas, o que permite a manutenção do acesso e a diversidade da fauna com bancos e zonas de pesca muito ricas que asseguram a atividade piscatória da região (Osinowo, 2015).

De acordo com a IMO mais de 90% das exportações e importações dos estados africanos são efetuadas por mar. As trocas internacionais são assim críticas para a economia de muitos destes estados. Com a previsão do aumento da população Subsaariana para o dobro até 2050, o transporte marítimo seguro é, portanto, a chave para o comércio e crescimento de sucesso na África e é fundamental para o desenvolvimento sustentável das economias dos Estados africanos (International Maritime Organization (IMO), 2015). O Golfo da Guiné, devido ao seu posicionamento geográfico, apresenta uma grande facilidade de acesso a outras regiões do mundo (Osinowo, 2015)

Para além disso, todo o potencial energético dos países do Golfo da Guiné tem chamado à atenção dos maiores consumidores mundiais de energia. Enquanto no passado as maiores potências externas procuravam novos territórios, hoje as grandes potências procuram o acesso e controlo das amplas reservas de hidrocarbonetos existentes na região (Luz, 2016).

### **1.2.4. A problemática da pirataria na região**

Os atos de pirataria na costa do Golfo da Guiné têm sido menos evidenciados, embora se manifestem há mais de uma década, graças à grande ascensão da ação dos piratas da Somália principalmente na década de 2000, o que atraiu para esta zona a atenção da comunidade internacional. Contudo, recentemente a dinâmica da pirataria em África

sofreu uma inversão significativa. Enquanto o número de ataques na costa da Somália decresceu rapidamente a partir de 2011, muito devido ao aumento do patrulhamento naval, os incidentes no Golfo da Guiné começaram a aumentar a partir de 2010. Em 2012, os números de incidentes equilibraram-se entre as duas regiões, porém em 2013 os atos de pirataria na costa da Somália não tinham praticamente expressão, enquanto no Golfo da Guiné atingiram uma expressão significativa sendo presentemente a região do globo mais afetada por este fenómeno (Luz, 2016).

A origem da pirataria está relacionada com a agressividade da população do Delta do Níger (parte sul da Nigéria) inicialmente utilizada como defesa, uma vez que, no contexto da exploração inconsequente de petróleo, a poluição condicionou a destruição do ecossistema e consequentemente, o desemprego de muitos pescadores e agricultores, o que forçou a população a recorrer a atos de criminalidade para manter a subsistência. Assim, as atividades ilícitas surgiram como uma solução para mitigar os problemas, garantindo dinheiro rápido com estas atividades. Sucederam-se desta forma uma cadeia de atividades criminosas, através da criação de grupos organizados, que inflamaram toda a região e levaram ao aumento de crimes como o homicídio, o Assalto à Mão Armada, o sequestro, o furto, o tráfico de drogas e de armas, lavagem de dinheiro, extorsão, contrabando, roubo de petróleo, tráfico humano, estupro e prostituição forçada, poluição voluntária, corrupção, falsificação, pesca ilegal, saque, caça furtiva e pirataria (Krause & Hansen, 2015).

#### **1.2.5. O caso da Nigéria**

O país mais relevante, no contexto desta análise é, de longe, a Nigéria, embora seja a segunda maior potência económica da África Subsaariana e o mais populoso país africano (estima-se que ultrapasse os Estados Unidos e se torne o terceiro país mais populoso do mundo até 2050, e também que a população da África Ocidental ultrapasse a marca de 300 milhões de pessoas até 2050). A Nigéria, apesar de ter também as maiores forças armadas do Golfo da Guiné, é considerada o principal foco dos problemas desta região, muito devido ao facto de não ser capaz de estabilizar a região do Delta do Rio Níger, área densamente povoada e de onde deriva a maior parte do petróleo explorado em terra (Portela Guedes, 2020). De acordo com os dados do IMB, apenas em 2020, registaram-



se 35 incidentes de Pirataria e Assalto à Mão Armada nas águas nigerianas, dos quais resultaram 62 raptos (International & Bureau, 2020).

Desde 2015, houve uma melhoria no patrulhamento efetuado pela Marinha da Nigéria, o que, juntamente com a redução do preço do petróleo, alterou o *Modus Operandi* dos piratas. De momento, praticamente não há sequestros de navios para roubo de petróleo bruto (Bunkering) e posterior venda no mercado negro, o que tinha sido uma prática comum nos últimos anos.

A Nigéria iniciou em 2019 o *Deep Blue Project* (DBP), que visa abordar de forma abrangente a insegurança e criminalidade nas águas territoriais e na zona económica exclusiva do próprio país. Estima-se que foram investidos 195 milhões de dólares por parte do governo nigeriano neste projeto, envolvendo a aquisição de novos ativos, a criação de novas infraestruturas, a partilha de informações entre agências e o treino aperfeiçoado dos serviços de segurança, entre outros (STABLE-SEAS, 2021).

### **1.3. Principais Organizações**

A elevada taxa de criminalidade previamente descrita numa área de elevada importância geográfica e económica, com um grande número de estados envolvidos, promoveu um maior envolvimento e a mobilização da comunidade internacional e regional, que criaram mecanismos institucionais de combate a estas atividades, e a necessidade de coordenação entre os mesmos. Nos parágrafos seguintes descrevem-se os principais mecanismos e/ou organizações internacionais.

#### **1.3.1. Economic Community of West African States**

A Economic Community of West African States (ECOWAS)<sup>1</sup> estabelecida em 28 de maio de 1975 através do tratado de Lagos, é uma comunidade regional de 15 membros com o mandato de promover a integração económica em todos os campos de atividade dos países constituintes. Os países membros que a compõem são Benin, Burkina Faso, Cabo-Verde, Cote d'Ivoire, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Serra Leoa, Senegal e Togo. Considerada um dos pilares da Comunidade

---

<sup>1</sup> Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO)

Económica Africana, a ECOWAS foi criada para promover o ideal de autossuficiência coletiva para os seus estados-membros por meio da cooperação económica. As atividades económicas integradas geram um PIB total de 734,8 bilhões de dólares, que gira em torno de diversos sectores de atividades económicas como a indústria, os transportes, as telecomunicações, a energia, a agricultura, os recursos naturais, o comércio, as questões monetárias e financeiras bem como dos assuntos sociais e culturais (*Economic Community of West African States (ECOWAS)* | ., n.d.)

### **1.3.2. Economic Community of Central Africa States**

A Economic Community of Central Africa States (ECCAS)<sup>2</sup> foi criada em outubro de 1983 e adquiriu o estatuto de Comissão em dezembro de 2019. Constituída por 11 estados-membros, tem o objetivo de implementar as suas atividades com uma maior eficácia face aos desafios da região e assim dar resposta às expectativas de uma população muito jovem que almeja um futuro risonho com a integração regional. Mobiliza todos os seus recursos para fazer da África Central uma região de paz, prosperidade e solidariedade, assente num espaço económico e político unificado, de forma a garantir um desenvolvimento sustentável e equilibrado. A Comissão da ECCAS cobre o conjunto das atividades das instituições públicas, das empresas privadas, da sociedade civil e das populações da região, numa perspetiva dinâmica integrante, baseada em cinco pilares: paz e segurança; mercado comum; meio ambiente e recursos naturais; ordenamento do território e infraestrutura; género e desenvolvimento humano (*CEEAC - ECCAS*, n.d.).

Porém os estados-membros da ECOWAS e da ECCAS não conseguem continuar a desenvolver as suas trajetórias atuais sem o fluxo contínuo de comércio marítimo internacional. Essa realidade realça a necessidade do combate à criminalidade marítima, como a pirataria, ser crítico na região (NATO Strategic Direction -South Hub, 2021).

### **1.3.3. Comissão do Golfo da Guiné**

A Comissão do Golfo da Guiné que nasceu do tratado assinado em Libreville, República do Gabão, no dia 3 de julho de 2001, por Angola, Congo, Gabão, Nigéria e São Tomé e Príncipe posteriormente à criação da ECCAS e da ECOWAS. Esta comissão

---

<sup>2</sup> Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC)

assumiu-se como uma ferramenta institucional permanente de cooperação destes Estados ribeirinhos do Golfo da Guiné, com vista à defesa dos seus interesses comuns e à promoção da paz e do desenvolvimento socioeconómico assente no diálogo e concertação, baseados nos laços de amizade, solidariedade e fraternidade que os unem (*The Gulf of Guinea Commission - CGG - GGC*, n.d.).

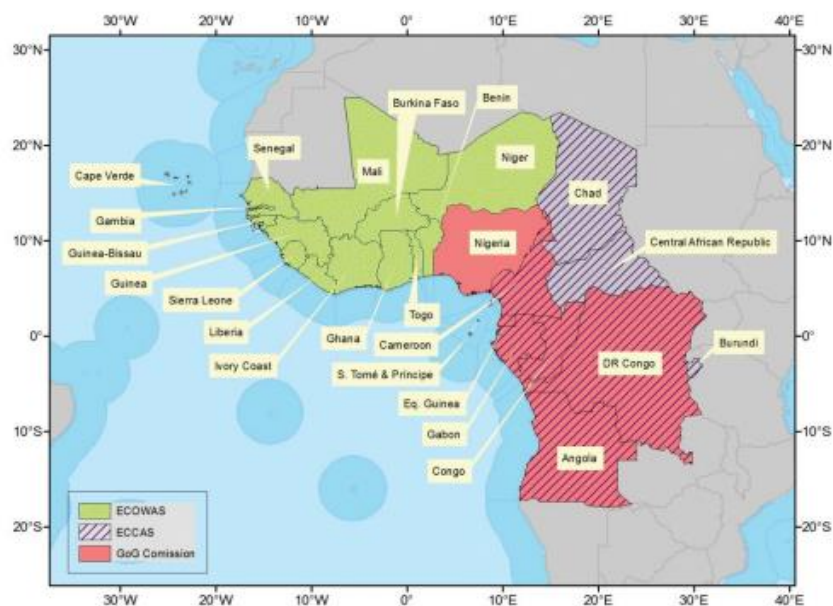


Figura 1 - Member Countries of the ECCAS, ECOWAS and GGC

Fonte: "Pacheco, 2015"

#### 1.3.4. Arquitetura de Yaoundé

Em junho de 2013, os líderes da ECOWAS, da ECCAS e da Comissão do Golfo da Guiné (GGC) reuniram-se em Yaoundé, Camarões, para estabelecer as bases de um acordo estratégico regional para prevenir e processar atividades ilícitas nas águas do Golfo da Guiné. A Cúpula de Yaoundé levou à criação de três mecanismos: o Código de Conduta de Yaoundé, a Declaração dos Chefes de Estado e o Memorando de Entendimento entre organizações regionais. Este conjunto de instrumentos inspirou a elaboração da Arquitetura Yaoundé (*GoGIN | Yaoundé Architecture*, n.d.), ilustrada na figura abaixo.

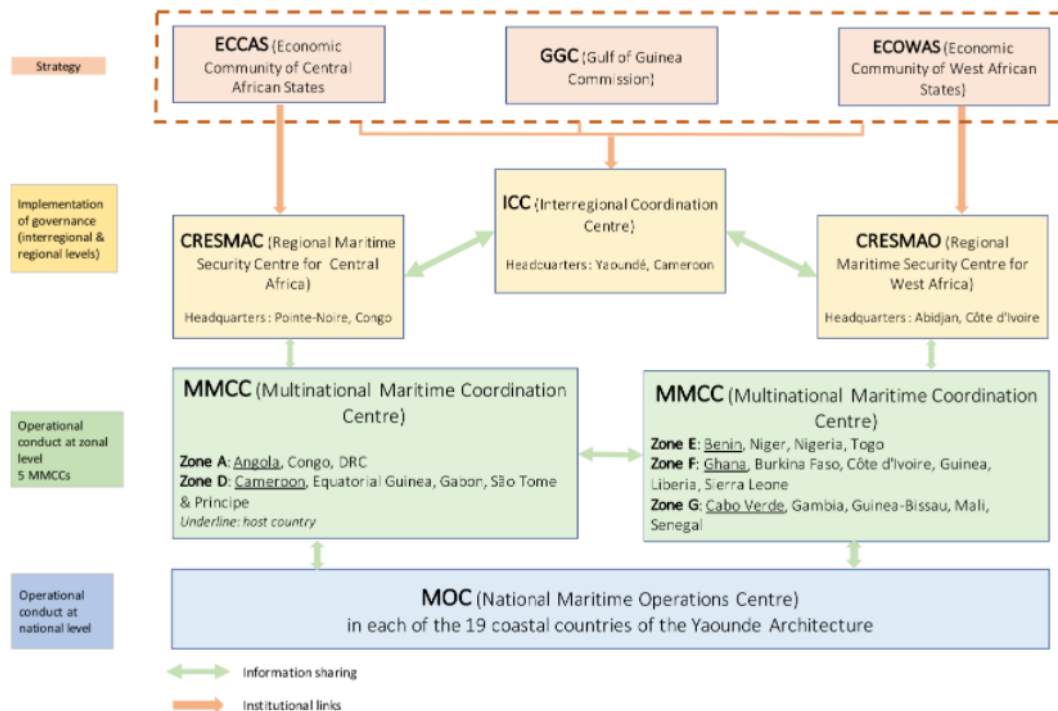


Figura 2 – Arquitetura de Yaoundé

Fonte: GoGIN Gulf of Guinea Interregional Network, 2021

A arquitetura de Yaoundé compreende o Centro de Coordenação Inter-regional (ICC), a estrutura de coordenação e partilha de informações que liga o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Central (CRESMAC) e o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Ocidental (CRESMAO), estando estes centros sob a égide da Comunidade Económica dos Estados Centro Africanos (ECCAS) e da Comunidade Económica dos Estados Oeste Africanos (ECOWAS) respetivamente. O espaço costeiro está dividido em 5 zonas marítimas operacionais onde as atividades são coordenadas pelos respetivos Centros de Coordenação Multinacional Marítima (MMCC) (GoGIN / Yaoundé Architecture, n.d.).

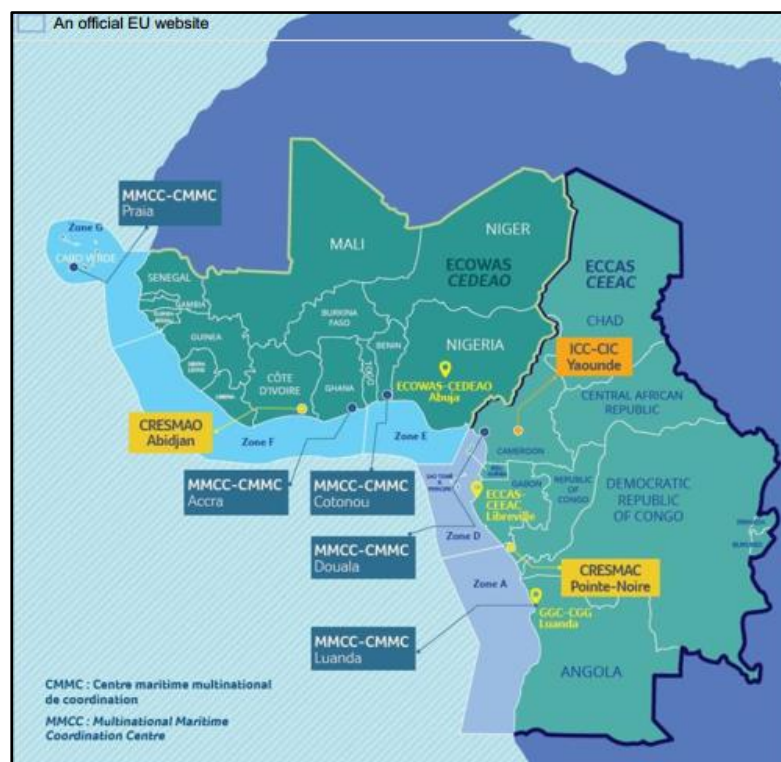


Figura 3 - Centros de Coordenação, Arquitetura de Yaoundé

Fonte: GoGIN / Yaoundé Architecture

A missão e objetivos destas organizações, bem como as iniciativas, apresentam muitas semelhanças, porém a baixa taxa de sucesso, revista nos números atuais de Pirataria e Assalto à Mão Armada na região, permite concluir que as mesmas condicionaram uma aparente competição, ao invés da necessária complementaridade, e culminaram numa resposta descoordenada e incoerente às ameaças e desafios da criminalidade marítima na região (Ângelo, 2021).

A ambiciosa arquitetura de segurança marítima de Yaoundé demonstrou alguns progressos desde a sua criação, no entanto ainda existe muito espaço para melhorar, uma vez que o seu estado atual não permite ainda que os 19 países do Golfo e as organizações regionais trabalhem de forma eficiente e efetiva entre si e com os parceiros internacionais (Europeia, 2020).

## 1.4. Atuação de Portugal

### 1.4.1. Interesse Interno

Toda a região do Golfo da Guiné é extremamente rica em recursos naturais, desde o abundante pescado e a imensa flora, até aos recursos minerais como petróleo, gás natural, minérios de ferro, ouro, diamante, cobalto, cobre, columbita-tantalita, urânio, crómio, estanho, manganês, níquel, platina, chumbo, carvão, bauxita.

Portugal importa 42% do seu petróleo de África, sendo que 21,5% é proveniente de Angola e 4,6% da Nigéria (*Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG)*, n.d.). Relativamente ao gás natural, 52,1% é proveniente da Nigéria como demonstrado no gráfico abaixo. (*Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG)*, n.d.).

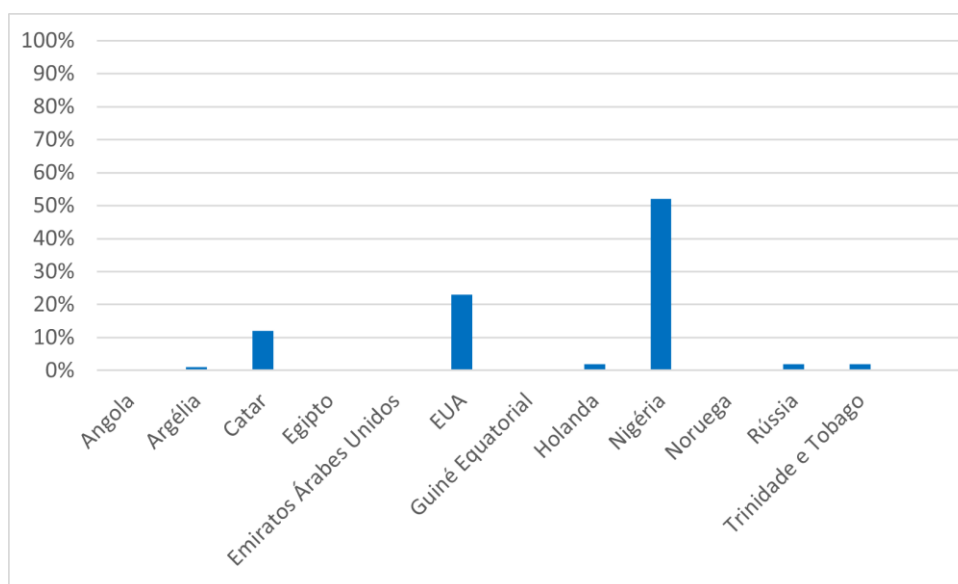


Figura 4 - Importações de Portugal de Gás Natural 2019 GNL

Fonte: DGEG

É evidente que o Golfo da Guiné representa uma área com um enorme interesse estratégico para Portugal, não só por motivações políticas, como também económicas e geográficas.

Dos 19 países que constituem o Golfo da Guiné, fazem parte cinco estados-membros da Comunidade de Países de Língua Portuguesa, nomeadamente Cabo Verde, São Tomé

e Príncipe, Guiné Equatorial, Guiné-Bissau e Angola, estando presentes na região mais de metade dos estados-membros da Comunidade que inclui um total de 9 países (*CPLP - Comunidade Dos Países de Língua Portuguesa*, n.d.). A presença de tantos países pertencentes à CPLP, confere a esta região uma importância acrescida a nível diplomático e as relações já estabelecidas entre estes estados e o estado português são um privilégio para a realização de acordos.



Figura 5 - Estados-membros da CPLP

Fonte: *CPLP - Comunidade Dos Países de Língua Portuguesa*, n.d.

Portugal mantém programas bilaterais de longa duração de Cooperação e Defesa com diversos países como Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau e São Tomé, dirigidos à capacitação das respetivas Marinhas e das respetivas guardas costeiras.

Portugal está também a implementar acordos sobre a Vigilância Conjunta dos Espaços Marítimos, sob a respetiva Soberania ou Jurisdição de São Tomé e Príncipe e Cabo Verde (Europeia, 2020).

À semelhança de outros Estados europeus e africanos, o Estado português dispensa, anualmente, meios navais e aéreos para participar no Exercício OBANGAME EXPRESS, organizado pelos Estados Unidos da América, que contribui para a capacitação da segurança marítima dos países da costa atlântica africana e para a interoperabilidade das capacidades dos mesmos. Os meios portugueses participam também em diversos outros exercícios na região, por exemplo, em 2018, os navios da Marinha Portuguesa participaram em vários exercícios internacionais realizados no Golfo da Guiné,

nomeadamente o AFRICAN NEMO 18.1 e 18.2 realizado pela Marinha Francesa, e o REMEX 18 organizado pela Marinha Nigeriana.

#### **1.4.2. Navio da República Portuguesa Zaire**

A partir de 2018, Portugal passou a dispor de um meio naval com presença permanente no Golfo da Guiné, o Navio NRP Zaire, em missão de fiscalização conjunta e, complementarmente, de capacitação operacional marítima da Guarda Costeira de São Tome e Príncipe, prestando um serviço fulcral ao Estado santomense e contribuindo para a segurança marítima da região (Ângelo, 2021).

#### **1.4.3. Mar Aberto**

A Marinha Portuguesa conduz também a iniciativa Mar Aberto criada em 2008 como um contributo de Portugal para o esforço internacional de capacitação dos países do Golfo da Guiné em matéria de segurança marítima e combate às atividades ilícitas no mar. Este exercício inclui atividades marítimas no Golfo da Guiné e costa ocidental africana, com particular incidência na cooperação com Forças-Armadas e Guardas Costeiras dos países da região com os quais possuímos maiores ligações (Bronze, 2018).

As missões contextualizam-se na cooperação técnico-militar com os países da Comunidade dos Países da Língua Portuguesa (CPLP), materializando parte dos acordos de cooperação de defesa e fiscalização, vigilância conjunta, segurança marítima e atividades científicas.

Esta iniciativa tem como visão global, a governação e a segurança no mar, entendida em sentido amplo, incluindo a poluição e perdas ambientais, o roubo de recursos energéticos, a pesca ilegal e o tráfico de pessoas e de bens, assim como a criminalidade organizada e o terrorismo. Visa ainda a prosperidade económica e a criação de empregos e oportunidades para a população local (Bronze, 2018).

Relativamente à operacionalidade da iniciativa, esta tem vindo a mudar, obedecendo a uma trajetória de adequabilidade. Habitualmente, com uma cadência bianual (uma vez por semestre), a Marinha Portuguesa emprega um ou dois meios navais, que passam por um número de portos africanos (escolhidos de acordo com as orientações da política externa portuguesa), perfazendo um total de 5 a 6 meses por ano em missão (Bronze, 2018).



O navio hidrográfico Almirante Gago Coutinho realizou uma dessas missões de cooperação, entre 31 de dezembro de 2020 e 13 de fevereiro de 2021, desenvolvendo um conjunto de atividades, com especial enfoque nas capacidades científicas do navio. (Portuguesa, 2021)

Já em 2021 o navio NRP Setúbal largou da Base Naval de Lisboa para realizar a sua primeira missão fora de área, o Mar Aberto 21.1., que incluiu também a participação no exercício multinacional OBANGAME EXPRESS 21 e ainda no projeto-piloto da União Europeia para o Golfo da Guiné, as Presenças Marítimas Coordenadas.

### **1.5. Interesse para a União Europeia**

A Estratégia da União Europeia para o Golfo da Guiné (EUEGG), foi aprovada pelo Conselho da UE a 17 de março de 2014 e define a segurança marítima como "um conjunto de assuntos do domínio marítimo global, em que o direito internacional e o direito nacional são aplicados, a liberdade de navegação é garantida e os cidadãos, infraestruturas, transportes, o meio ambiente e os recursos marinhos são protegidos" (Council of the European Union, 2014). Isto implica salvaguardar os interesses geopolíticos e económicos da União Europeia (EU) no mar, uma vez que esta "depende de mares e oceanos abertos, protegidos e seguros para o desenvolvimento económico, comércio livre, transportes, segurança energética, turismo e bom estado do meio marinho" (Council of the European Union, 2014).

Assim a EUEGG considera que as ameaças na região do Golfo da Guiné estão geralmente interligadas e se projetam através das fronteiras associando-se com as redes do crime organizado e do terrorismo, colocando em risco a estabilidade e as possibilidades de desenvolvimento e de redução da pobreza.

Em cada instante existem 30 navios de bandeira europeia nesta região e a Europa importa uma parte significativa das suas necessidades energéticas de países como a Nigéria, Angola, Guiné Equatorial e Gabão. Estes são fornecedores importantes de petróleo bruto e gás natural, 8% do petróleo europeu provem do Golfo da Guiné (Council of the European Union, 2014).

A proximidade da região com a Europa, com fácil acesso, dá-lhe uma vantagem comparativa sobre o Oriente Médio para as necessidades europeias de petróleo, (Council of the European Union, 2014). Estes dados demonstram que a preocupação da UE com a insegurança do Golfo da Guiné esteve patente na análise feita aquando da delineação da EUEGG, onde se refere que a UE e os países da região têm em comum um largo interesse económico, de desenvolvimento, comercial e de segurança (Pereira, 2020).

A UE está desta forma, empenhada em melhorar a segurança marítima no Golfo da Guiné e em contribuir habilmente para o desenvolvimento da capacidade dos estados costeiros da região. Atualmente existem um conjunto de programas e projetos, focados na estrutura legal, regras operacionais, partilha de informações, treino e “capacity building”, todos voltados para a implementação da Estratégia e do Plano de Ação do Golfo da Guiné. O financiamento para estes projetos provém do Instrumento que Contribui para a Segurança e Paz (IcSP) e do Fundo Europeu de Desenvolvimento (FED) (EU, 2021).

As Presenças Marítimas Coordenadas (PMC) representam a mais recente iniciativa da UE e visam aumentar a sua capacidade enquanto parceiro de confiança e como garantia da segurança marítima. Esta medida proporciona uma maior intervenção operacional europeia, de forma a assegurar uma presença e um alcance marítimo permanente nas zonas marítimas de interesse, conforme estabelecido pelo Conselho Europeu, bem como promover a cooperação internacional e a parceria no mar.

## **1.6. Cooperação Internacional**

Conscientes da importância dos recursos naturais para o desenvolvimento económico e progresso social, vários parceiros internacionais expressaram a vontade de cooperar e estabelecer uma parceria com os países do Golfo da Guiné e estreita coordenação com as suas organizações regionais (ECOWAS, ECCAS, CGG e MOWCA), e outras organizações internacionais que operem na região (UNOCA, UNOWA UNODC, IMO, INTERPOL, WCO, entre outras), foram assim criadas várias iniciativas como *G7++ Friends of the Gulf of Guinea* criado em 2013 durante a presidência britânica do G7. A sua finalidade é apoiar a arquitetura de segurança marítima desenvolvida ao abrigo do Código de Conduta relativo à Repressão da Pirataria, Assalto à mão armada contra Navios

e atividades Marítimas Ilícitas na África Ocidental e Central (*GoGIN / Yaoundé Architecture*, n.d.).

Todas as políticas de colaboração continuam, no entanto, na fase embrionária, necessitando de uma monitorização próxima e de meios navais com uma presença contínua na região. Algumas das potências Ocidentais, com interesses na região, já se mostraram disponíveis para ajudar estas iniciativas com financiamento e troca de conhecimento na área da segurança.

A Organização Internacional Marítima (IMO) é, como agência especializada das Nações Unidas, responsável pelos desafios marítimos internacionais e tem-se igualmente focado nas questões da pirataria, nomeadamente, no apoio às diferentes iniciativas regionais e dos países da África Ocidental e Central, de forma a garantir que o seu objetivo seja cumprido.

### **1.7. Evolução das táticas de pirataria**

De forma a analisar quais as tendências e táticas atualmente utilizadas na perpetuação da Pirataria e Assalto à Mão Armada contra navios no Golfo da Guiné, foram recolhidos os dados fornecidos pela IMO relativamente aos incidentes ocorridos, pela facilidade de acesso e a prévia organização dos mesmos enquadrada na análise realizada. Apesar de existirem diversas fontes que obtêm um diferente número de dados de cada incidente (as companhias marítimas têm acordos com diferentes entidades), os valores, seguem as mesmas tendências.

A análise estatística foi realizada com o objetivo de detetar variações dos dados do último ano face ao histórico recente. Assim foram analisados os dados referentes ao período compreendido entre 2016 e 2021.

“Embora os incidentes ocorridos até 2021 tenham acompanhado progressivamente as ocorrências dos anos anteriores, e se enquadrem no perfil da pirataria da região, há novas tendências que merecem ser analisadas” (Ângelo, 2021).

### 1.7.1. Localização dos Incidentes

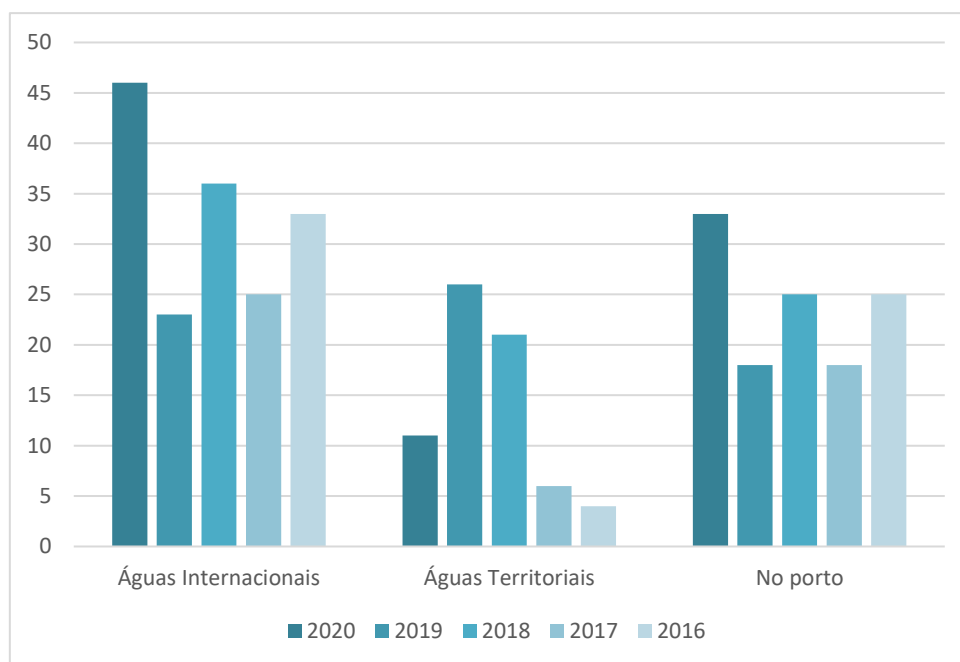


Figura 6 - Localização dos Incidentes

Fonte: IMO

Como podemos verificar pelo gráfico anterior, houve uma tendência progressiva até 2020 de aumento significativo no alcance operacional dos piratas, manifestado pelas distâncias a que se encontram das linhas de costa ao longo das quais conduzem as suas atividades. Esta tendência verificou-se também durante os primeiros meses deste ano, onde dos 25 incidentes reportados, 16 foram realizados para lá das 12 milhas náuticas.

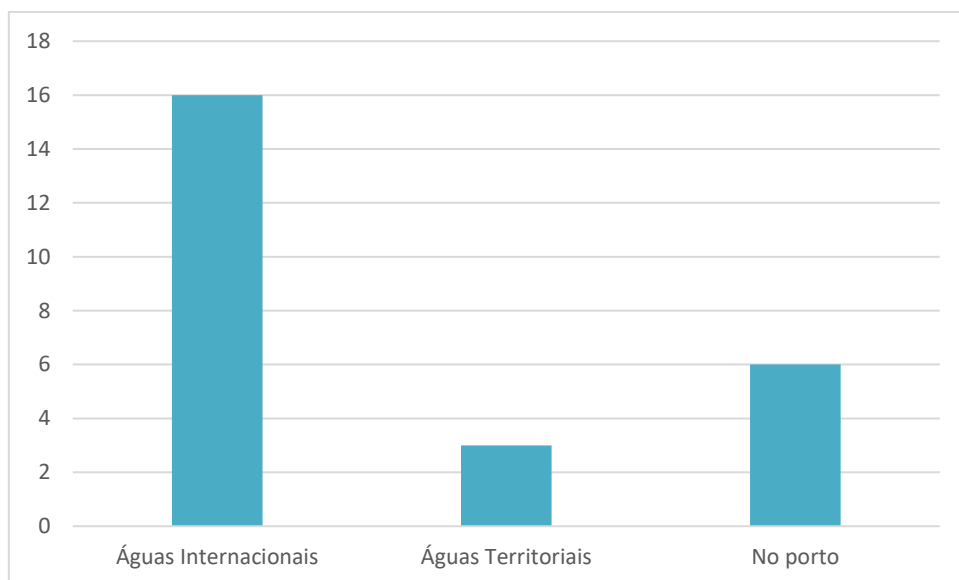


Figura 7 - Localização dos Incidentes em 2021

Fonte: IMO

Esta tendência é interpretada pelo CEMLAWS Africa's Maritime Governance Brief, que a explica com o aumento da distância à costa dos navios para evitar os piratas, especialmente embarcações que se encontram de passagem. É também resultado de uma adaptação importante dos piratas às respostas da indústria de navegação e das agências de segurança da região em simultâneo. Com o aumento da distância à costa dos navios para evitar ataques, e as marinhas e guardas costeiras a intensificar as patrulhas, os piratas estão a atuar para lá das linhas de patrulha e a atacar os seus alvos para os apanhar, a eles e às agências de segurança, desprevenidos. Para isto os piratas inovaram com a utilização de “*mother-ships*” para estender o seu alcance e melhoraram as suas capacidades utilizando navios com maior resistência às condições de mar (CEMLAWS Africa, 2020).

### 1.7.2. Armas utilizadas

As armas são um elemento central nas atividades predatórias de pirataria, no Golfo da Guiné. Na preparação para a maioria das operações de abordagem e sequestro, os piratas disparam tiros de advertência para sinalizar a sua chegada e intenção de desencadear violência, se desafiados, servindo como fator dissuasor para qualquer tentativa de defesa. Uma vez a bordo, os piratas costumam usar facas, pistolas e outros objetos pontiagudos para intimidar a tripulação e forçar o seu caminho para a ponte para assumir o controle do navio e desativar o seu sistema de comunicação (CEMLAWS

Africa, 2020). O gráfico abaixo demonstra a importância das armas para os piratas, com utilização da mesma em mais de metade dos incidentes reportados.

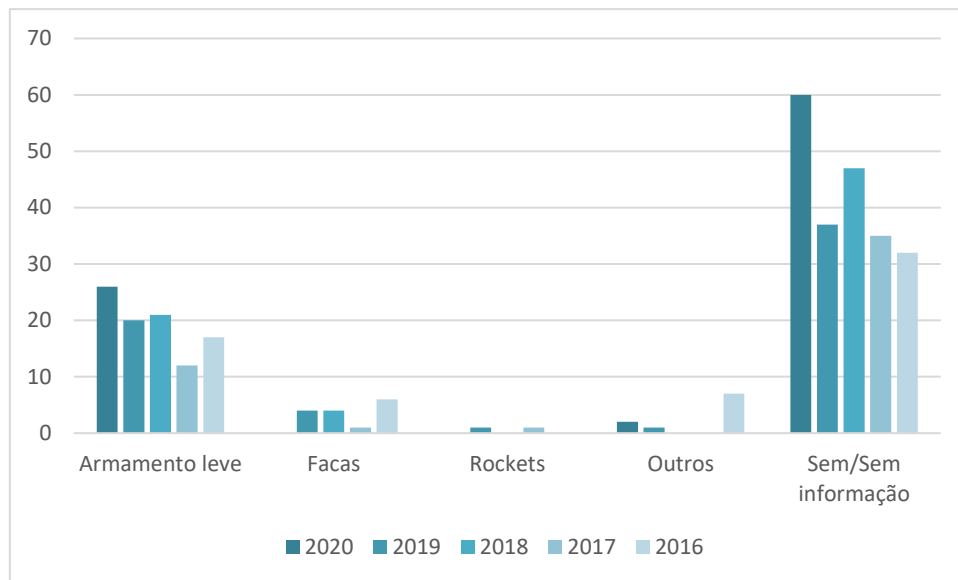


Figura 8 - Armas utilizadas

Fonte: IMO

### 1.7.3. Sequestros e Pedidos de Resgate

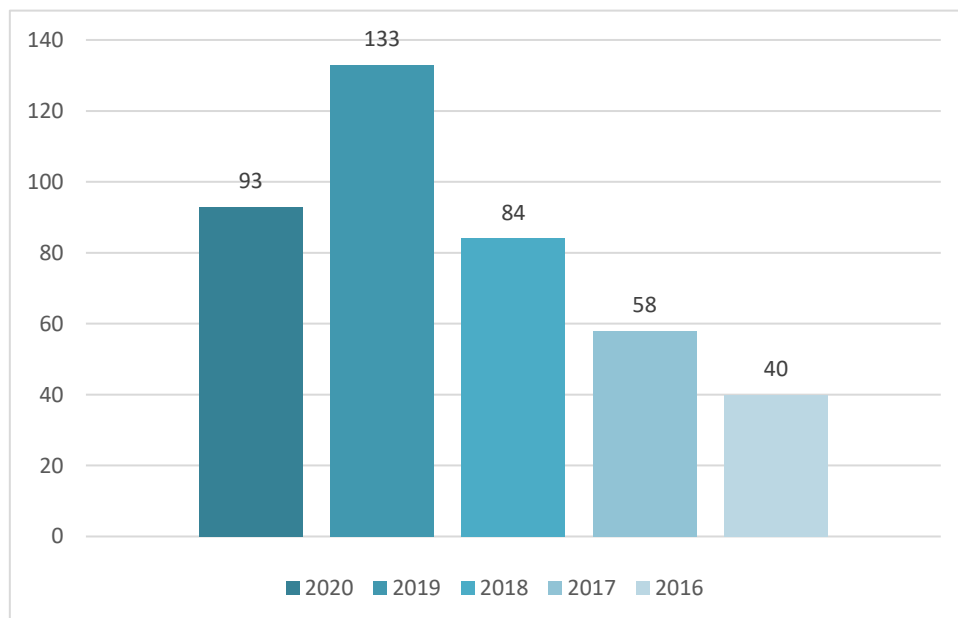


Figura 9 - Tripulantes Raptados

Fonte: IMO

O sequestro de tripulantes tem sido relativamente consistente nos últimos 5 anos, geralmente visando o capitão, mas também outros elementos da tripulação (especialmente capitães e tripulantes não africanos). Contudo, de acordo com o gráfico da página anterior, os indícios de sequestros em massa surgiram no final de 2019 e prevaleceram em 2020. Em 2021, o rapto no mar para resgate constitui-se como a atividade criminal mais lucrativa e assenta sobretudo no rapto de cidadãos ocidentais e asiáticos, que representam aproximadamente 66% dos raptados.

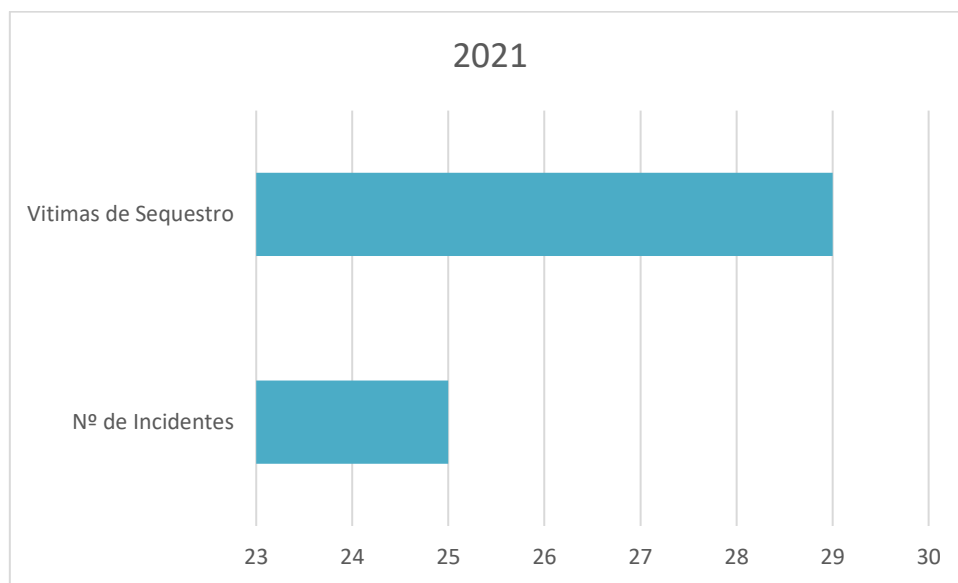


Figura 10 - Tripulantes Raptados em 2021

Fonte: IMO

Esta tendência conheceu um significativo impulso em 2020, que se mantém em 2021, de onde resultaram 29 sequestros dos 25 incidentes relatados, como indicado no gráfico acima. Os piratas estão a demonstrar assim um novo método para otimizar os seus ganhos financeiros. Existem indicadores de que os sequestros em maior número possam estar ligados ao facto de existir de um teto estabelecido pelas seguradoras para o valor do resgate por tripulante. Assim, os piratas raptam o maior número possível de tripulantes para gerar o valor máximo possível do resgate (CEMLAWS Africa, 2020).

#### 1.7.4. Variedade de alvos

Inicialmente os ataques piratas incidiam mais sobre grandes navios, tais como petroleiros, cargueiros e navios de apoio offshore. Desde 2020 tem-se registado uma

maior incidência de ataques de pirataria a navios de pesca. Tal pode ser explicado pelo novo paradigma dominante de rapto de tripulantes para resgate e, como o alvo é a tripulação, e não o navio ou a carga, todos os tipos de navios são suscetíveis a ataques. Por outro lado, os navios de pesca podem ser alvos mais fáceis de atacar, por serem mais vulneráveis. Também é possível que o envolvimento de navios de pesca em atividades ilícitas, nomeadamente a pesca ilegal, não regulamentada e não declarada, os esteja a tornar mais suscetíveis aos ataques de pirataria (CEMLAWS Africa, 2020).

#### 1.7.5. Período no qual ocorrem os ataques

Apesar de ataques com o objetivo de sequestrar tripulantes poderem ocorrer a qualquer momento, os ataques bem-sucedidos, no entanto, são muito mais prováveis durante o horário noturno (Risk-Intelligence, 2021). Os piratas tornaram-se muito mais discretos nas suas operações, tendo aperfeiçoado táticas mais eficientes sem deixar muitos rastros ou provas. A maioria dos ataques desenvolve-se no arco noturno, quando é mais difícil a deteção atempada por parte das tripulações e consequente ação evasiva (Ângelo, 2021).

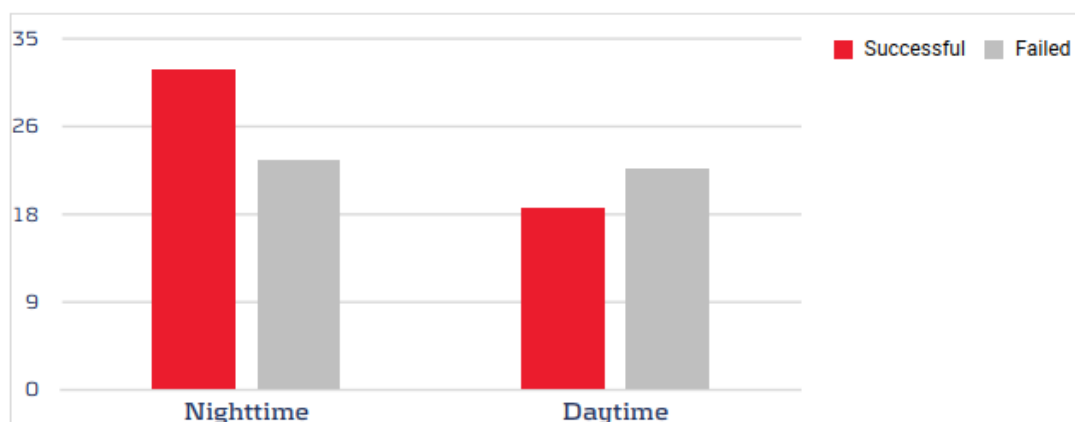


Figura 11 - Altura do dia dos raptos e tentativas de rapto

Fonte: Risk Intelligence EU

#### 1.7.6. Modelo de Negócio

A mudança de paradigma nos ataques piratas, de furtos e roubo de petróleo com o objetivo de revenda para raptos no mar para resgate, tornou-se um modelo de negócio, bastante lucrativo no Golfo, que requer uma rede mais sofisticada para o suportar. Isto inclui negociadores, intermediários, facilitadores e extorsionários, que fazem parte da



rede de pirataria, mas também outros, tais como analistas de seguros e riscos, negociadores profissionais e empresas de segurança. Existe também um grande sigilo em torno da negociação, do pagamento e da verdadeira identidade dos envolvidos criminosos e legítimos (Ângelo, 2021) (CEMLAWS Africa, 2020).

## **1.8. Causas da pirataria no Golfo da Guiné**

A One Earth Future (OEF), uma fundação não governamental que rastreia as tendências anuais da pirataria, estimou que a insegurança marítima na região custou 818,1 milhões de dólares em 2017, e 793,7 milhões de dólares em 2016. Os bens roubados correspondem apenas a uma pequena fração desses valores, a maioria dos custos destes reflete as despesas associadas à dissuasão de ataques armados a navios, por meio de atividades navais governamentais e / ou proteção de embarcações contratadas de forma privada, à perigosidade e a custos de seguro para navios e carga (Husted, 2019).

### **1.8.1. Dificuldades Sociais e Económicas**

Um relatório do United Nations Development Programme (UNDP) descreve uma distribuição cada vez mais desequilibrada da riqueza em África, que está concentrada em poucas mãos (10 dos 19 países com maior desigualdade, do mundo, estão na África Subsaariana). A desigualdade económica, às vezes chamada de desigualdade de renda, é a distribuição desigual da riqueza de um país. (United Nations Development Programme, 2017). O desemprego em países do Golfo da Guiné é estimado em cerca de 40%, com estes níveis a aumentar para mais de 60% na população jovem.

A privação de crescimento socioeconómico, a grande desigualdade e uma resposta morna às crises ambientais teve grandes consequências para as questões humanas, económicas e para a segurança ambiental no Golfo da Guiné.

O Índice de Pobreza Multidimensional (IPM), que mede as privações em saúde, educação e padrão de vida no domicílio e no indivíduo, mostra elevados graus de pobreza extrema nalguns países do Golfo da Guiné. (Okafor-Yarwood et al., 2020).

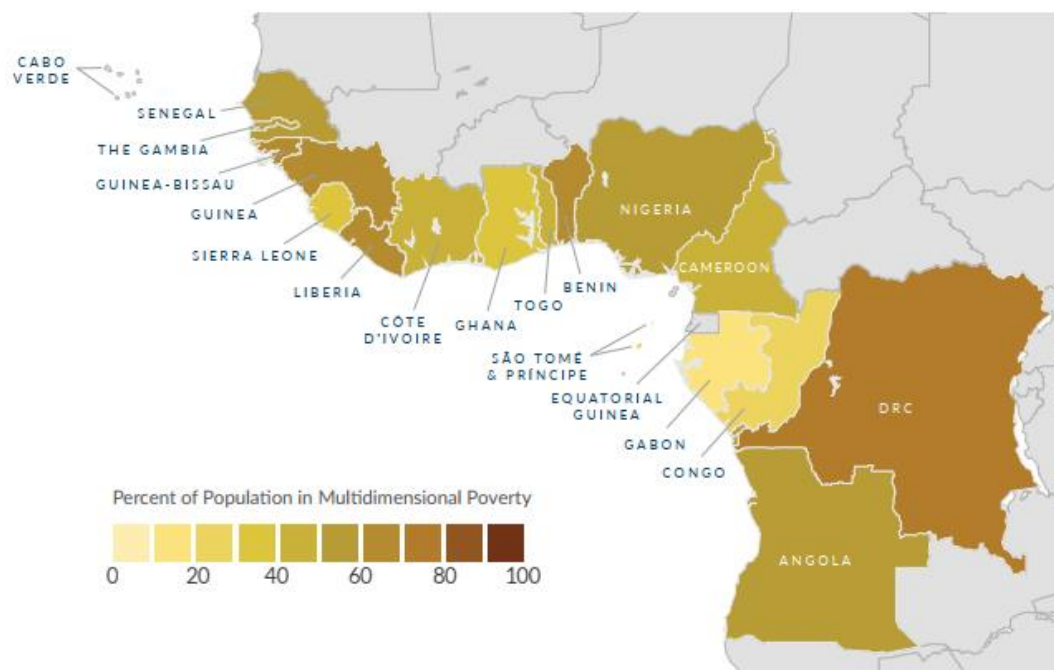


Figura 12 - Pobreza Multidimensional por país no Golfo da Guiné;

Fonte: Stable-Seas.

### 1.8.2. Dificuldades da Governação

Os governos da área têm demorado a compreender que a ausência no espaço marítimo é um fator que não só diminui as suas receitas, mas também ameaça a segurança em terra, pois as atividades ilegais no mar estão ancoradas ao espaço terrestre. As ameaças que afetam o Golfo da Guiné representam um desafio e exigem a intervenção não só de todos os intervenientes regionais, mas também internacionais. Foi já comprovado que a fragilidade das políticas de segurança marítima na região e a ausência de cooperação entre os países foram a principal razão para o aumento das redes criminosas e, além disso, permitiram a diversificação das suas atividades de pirataria (MAURICIO, 2019).

Os governos terão assim que enfrentar de forma mais agressiva aqueles que procuram realizar atos de criminalidade marítima, não só a Pirataria e Assalto à Mão Armada no mar, mas também o roubo de pescado, minerais e outros recursos (Africa Center for Strategic Studies, 2019).

### 1.8.3. Falta de Legislação

A falta de processos judiciais eficazes contra os piratas estende-se a muitos países da África Central e Ocidental. Isto é resultado da ausência de legislação nacional para o

julgamento da pirataria e da fragilidade nas penas aplicadas e nos processos judiciais. Em vários estados costeiros, as marinhas e a guarda costeira sofrem com a falta de suporte legal que as considere como parte do processo penal, contando com a polícia e outras agências governamentais para dar notícia do crime e assim iniciar o devido processo de acusação. Por exemplo, na área de conflito do Delta do Níger, o julgamento de suspeitos de pirataria e roubo de petróleo pode ser prorrogado por vários meses devido à disponibilidade reduzida de oficiais de justiça, permitindo a muitos suspeitos recuperar a sua liberdade, após um curto período de tempo de prisão (Osinowo, 2015).

Um dos objetivos do Código de Conduta para a Prevenção e Repressão da Pirataria, Assalto à Mão Armada e Atividades Marítimas Ilegais na África Ocidental e Central é o fortalecimento das leis nacionais contra a pirataria. A situação acima descrita compromete o alcance legal de iniciativas como este Código e tantas outras, diminuindo os esforços das marinhas e guardas costeiras no combate à pirataria e, simultaneamente, afeta as conquistas dos países aderentes.

Embora a legislação internacional permita que os países atuem além das águas territoriais, aspetos operacionais afetam a aplicação desses instrumentos jurídicos. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) nos artigos 101 a 103 e 105 a 107, confere aos países a faculdade de operar em águas internacionais (jurisdição universal), infelizmente, o código penal de muitos países não é suficiente para alcançar resultados positivos em áreas fora da jurisdição nacional (MAURICIO, 2019).

Até ao momento a Nigéria, sendo o país mais afetado, foi o único a aprovar leis nacionais contra a Pirataria e Assalto à Mão Armada no mar, nomeadamente, a *Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act (SUPMOA)*, aprovada em 2019. Esta lei dá efeito à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) de 1982, e à Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (SUA) de 1988 e os seus Protocolos, e visa prevenir e suprimir a Pirataria, Assaltos à Mão Armada e outros atos ilícitos contra navios, aeronaves e outras embarcações marítimas, independentemente da sua propulsão, incluindo plataformas fixas ou flutuantes. (Nigerian Agency, 2019).

#### **1.8.4. Criminalidade na Região**

O crime organizado sob a forma de tráfico de drogas, de seres humanos, armas, diamantes, medicamentos falsificados, lixo ilegal, crimes cibernéticos e lavagem de dinheiro, muitas vezes ocorre na ligação entre terra e as fronteiras marítimas no Golfo da Guiné. As rotas de tráfico sobrepõem-se muitas vezes às áreas de instabilidade e crise da região, e ao terrorismo no Sahel e no Norte da Nigéria.

O tráfico de drogas e armas desempenhou um papel significativo no enfraquecimento das instituições governamentais, os lucros obtidos são convertidos numa fonte extra de receita para grupos terroristas no Sahel e em vários países da África Ocidental, principalmente na Guiné-Bissau. (Council of the European Union, 2014). O United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) estima o valor da cocaína enviada da África Ocidental para a Europa, em 2011, em 1,25 bilhões de dólares.

O impacto do roubo de petróleo ou "*bunkering*" ilegal de petróleo foi estimado, em 2014, numa perda para a Nigéria em cerca de 100.000 barris por dia, revendidos no mercado negro. Estas atividades custam receitas aos governos, aumentam custos de segurança comercial e desencorajam novos investimentos neste setor. A segurança do petróleo e a indústria petroquímica são importantes, não apenas na Nigéria, que tem sido o epicentro deste problema, mas cada vez mais longe, na costa da Guiné Equatorial, Gana, Camarões, República do Congo, Gabão, Chade, Libéria e Angola. Os derrames de petróleo ligados ao seu roubo agravam muitas vezes também os danos ambientais no litoral e consequentemente afetam a pesca e subsistência agrícola (Council of the European Union, 2014).

A pesca ilegal, não regulada e não declarada no Golfo da Guiné é também um grave e preocupante problema que está a custar aos estados costeiros cerca de 350 milhões de dólares por ano, representa uma séria ameaça ambiental para os stocks de pescado e o potencial colapso geral da indústria pesqueira. No total, é estimado que as capturas nas regiões costeiras do Golfo da Guiné sejam até 40% maiores do que o relatado.

#### **1.8.5. Importância do trabalho de investigação**

Esta pesquisa bibliográfica é de extrema importância para a compreensão desta dissertação e dos seus objetivos. Este extenso trabalho de pesquisa permite ao leitor ter contacto com o tema interligando-o aos seus objetivos: Compreender as causas da Pirataria no Golfo da Guiné; Interpretar o interesse do Golfo da Guiné; Analisar a evolução das táticas de pirataria; Identificar os beneficiários dos ataques.

Para esclarecer melhor estes temas foi assim realizado este trabalho de investigação de forma a esclarecer as questões desta dissertação integrando-as na informação colhida.



## **2. Metodologia**

O tema desta dissertação insere-se no domínio científico das Ciências Militares, área de ‘Estudo das Crises e dos Conflitos Armados’ e subáreas de ‘Estratégia Militar’ e ‘Geopolítica’ (Centro de Investigação do Instituto Universitário Militar, 2019).

Utiliza um raciocínio de pensamento crítico que envolve a procura das respostas sustentadas cientificamente permitindo a construção do argumento credível, e não apenas o emitir de opiniões, criando assim conhecimento. O investigador pensa criticamente quando inicia uma reflexão sobre o seu próprio pensamento. (Santos et al., 2019).

Do ponto de vista metodológico, segue uma estratégia de investigação qualitativa uma vez que o seu objetivo passa normalmente pela compreensão da realidade social das pessoas, grupos e culturas, pretendendo-se através da exploração do comportamento, das perspetivas e das experiências dos indivíduos estudados, alcançar uma interpretação da realidade social. Em vez da medição do fenómeno, o seu objetivo é alcançar um entendimento mais profundo e subjetivo do objeto de estudo. Nas estratégias qualitativas a recolha de dados é efetuada recorrendo à entrevista, à observação e à análise documental (Santos et al., 2019).

A presente dissertação é um estudo de caso, pois consiste num procedimento metodológico através do qual o investigador procura recolher informação detalhada sobre uma única unidade de estudo, podendo essa unidade ser o indivíduo, a comunidade ou até mesmo a nação. Este desenho não tem como objetivo manipular variáveis ou estabelecer relações entre elas, mas sim, descrever de forma rigorosa a unidade de observação, que é o centro da atenção do investigador, o estudo de caso enquadra-se no âmbito das estratégias de investigação qualitativas e apresenta uma natureza essencialmente empírica e descritiva (Santos et al., 2019).

A investigação decorreu em duas fases. Na primeira fase procedeu-se à delimitação do tema e à análise documental preliminar de forma a aferir o estado da arte. Posteriormente definiu-se o objeto de estudo e formulou-se o problema a partir do qual se enunciou a questão central da dissertação: “Quais as implicações da pirataria no Golfo da Guiné para Portugal?” e as questões derivadas: “Quais as causas da pirataria no Golfo

da Guiné?”, “Qual o interesse do Golfo da Guiné?”, “Quais os beneficiários dos ataques?” e “Como evoluíram as táticas de Pirataria no Golfo da Guiné?”. Seguidamente, definiram-se os objetivos de investigação, que originaram das questões central e derivadas. A primeira fase concluiu-se com a delimitação da pesquisa, definição dos conceitos estruturantes, construção do modelo de análise e elaboração do projeto de investigação.

Na segunda fase efetuou-se a recolha, tratamento e análise de dados. Esta fase terminou com a apresentação das respostas ao objetivos e contributos para o conhecimento através da redação da versão final da dissertação.

## **2.1. Participantes e procedimento**

Foram realizadas entrevistas semiestruturadas a cinco oficiais superiores da Marinha Portuguesa: O Capitão-de-Mar-e-Guerra Cavaleiro Ângelo, responsável pelo projeto de fiscalização conjunta e capacitação de São Tomé e Príncipe, com o NRP Zaire; o Capitão-de-Fragata Lucas da Silva *Cell Head Civ-Mil Engagement Sub-Sahara na NATO Strategic Direction South-Hub*; o Capitão-de-Fragata Fonte Domingues, que se encontra a exercer na Direção Geral de Políticas Externas, no Ministério dos Negócios Estrangeiros; o Capitão-de-Fragata Dias Marques, Comandante do NRP Setúbal que efetuou a Missão Mar Aberto 21.1; e, o Capitão-de-Fragata Pereira da Silva que se encontra a exercer funções na *European Union Military Staff*. As entrevistas foram realizadas presencialmente, ou por videochamada, ou por e-mail.

As questões colocadas foram as seguintes:

1. No seu entender, quais são as principais causas da pirataria no Golfo da Guiné?
2. Quais os beneficiários da pitaria no Golfo da Guiné?
3. As táticas de pirataria têm evoluído nos últimos anos?
4. Qual o interesse (a nível económico, político, geográfico, militar) da região do Golfo da Guiné?
5. Considera suficientes as iniciativas atualmente desenvolvidas na região?
6. Considera o contributo de Portugal no combate à pirataria adequado?



7. Quais os maiores desafios/obstáculos sentidos na aplicação das iniciativas já existentes?

## **2.2. Instrumentos de recolha de dados**

Os dados foram recolhidos através da análise bibliográfica e documental, bem como através da realização de entrevistas semiestruturadas.



### **3. Apresentação dos dados**

#### **3.1. Respostas à questão nº1**

Com base nas respostas dos CMG Cavaleiro Ângelo, CFR Lucas da Silva, CFR Fonte Domingues, CFR Dias Marques e CFR Pereira da Silva à primeira pergunta, identificam-se como principais fatores condicionantes da Pirataria e Assalto à Mão Armada no Golfo da Guiné:

-A situação precária da população na região, com elevados níveis de pobreza e de desemprego, que levam a que o negócio da criminalidade marítima seja uma oportunidade de ganho fácil e de maior rentabilidade.

-A falta de políticas de educação, de segurança, alimentares e salariais adequadas e o crescimento populacional abrupto (em média cada mulher tem 6 filhos).

-As falhas de governação dos estados e a sua incapacidade na resolução das necessidades das populações, demonstrada através das suas fragilidades e da incapacidade de exercer autoridade no mar, com tradução na pouca legislação que contemple o crime de pirataria, bem como a falta de penalização para estes crimes. Importa ainda referir que, os países ribeirinhos nunca tiveram uma relação atenta com o mar, estando sempre muito focados em terra, provavelmente devido aos conflitos internos e com países vizinhos. No entanto após o boom da exploração petrolífera da região e com ele o aumento da criminalidade marítima este paradigma tem vindo a mudar.

-A criminalidade existente no Golfo da Guiné, com redes de crime organizado que conduzem os seus negócios na região e possuem uma grande capacidade de adaptação. A pirataria para alguns Estados pode até ser considerado um problema minoritário, como é o caso da Nigéria onde centenas de pessoas são raptadas por dia por organizações terroristas/criminosas o que leva a que os crimes ocorridos no mar, envolvendo um número de vítimas muito inferior, tenha um impacto menor para o país em questão. Esta criminalidade terá surgido e permanece ligada à região Sul da Nigéria, área do Delta do Níger, encontrando-se os grupos de piratas todos sediados nessa área, com uma geografia muito particular (muitos canais e com vegetação densa) que dificulta um controlo efetivo por parte das forças de segurança.

### **3.2. Respostas à questão nº2**

Com base nas respostas à segunda pergunta, os principais beneficiários da Pirataria e Assalto à Mão Armada no Golfo da Guiné são:

- As redes de crime organizado da região.
- De forma indireta, as várias agências e organizações privadas de segurança que atuam naquelas águas, recebendo um rendimento muito elevado para a proteção de toda a navegação, não existindo provas sobre qualquer ligação direta aos piratas. Os próprios produtores de petróleo, que ganham com a subida dos preços do mesmo, as seguradoras dos navios que praticam a região, os intermediários e compradores dos produtos/cargas roubados.
- Este ciclo vicioso leva a que as comunidades permaneçam na pobreza, uma vez que todas estas atividades criminosas não geram postos de trabalho ou qualquer tipo de enriquecimento para a população, resultando apenas no crescimento das economias paralelas e potenciando a lavagem de dinheiro que pode até ser utilizado noutras atividades criminosas.

### **3.3. Respostas à questão nº3**

De acordo com os entrevistados existem diversas novas tendências no fenómeno da Pirataria e Assalto à Mão Armada na região que merecem ser analisadas, estas são:

- A sofisticação e aumento da violência dos atos, com embarcações mais seguras, mais rápidas e com maior autonomia e/ou utilizando navios roubados/sequestrados para servir de navio mãe, garantindo maiores tempos de permanência no mar.
- As ações cada vez mais distantes de costa, havendo relatos de ataques aproximadamente a 200 milhas da costa, ou até um pouco mais.
- A tendência principal, unânime e mais preocupante, é a utilização de reféns para o pagamento de elevados resgates, justificada pelo aumento dos pedidos de resgate e a facilidade com que alguns estados os aceitam e negociam, o que permite concluir que esta se está a tornar na principal e mais rentável fonte para a pirataria. Tornou-se um modelo de negócio, do ponto de vista das seguradoras estas foram obrigadas a contratar

mais peritos nesta matéria para acompanhar a situação, desde negociadores, intermediários, analistas de risco, empresas de segurança.

- Em termos táticos, os criminosos sempre foram bastante adaptativos, alternando entre locais, alvos e períodos de ataque para estarem um passo à frente das forças de segurança e das próprias medidas adotadas pelas companhias de navegação.

- Inicialmente o objetivo procurava a venda das cargas saqueadas no mercado negro, não procurando os piratas/saqueadores obter dinheiro com o sequestro e resgate dos tripulantes, pelo que qualquer situação que colocasse em causa os seus objetivos era eliminada à nascença com um tiro, não havendo preocupações adicionais com o sucedido.

- O roubo de petróleo bruto na rede de oleodutos ou de navios, para introdução no mercado negro, que apesar de ter sido colocado em segundo plano continua a existir.

### **3.4. Respostas à questão nº4**

Os principais interesses de Portugal e a nível internacional, na região, nos diversos setores: político, económico, geográfico e militar, de acordo com os entrevistados, são os seguintes:

- A exportação de importantes matérias-primas, a nível mundial, maioritariamente como fornecedor de recursos energéticos. Estes são o garante e também a grande cobiça dos países mais desenvolvidos para alimentar a sua máquina industrial.

- A componente política é abordada de diferentes formas: a estabilidade dos países do Golfo da Guiné é importante para assegurar que não existe um contágio dos problemas securitários que estão presentes nas suas fronteiras, existindo um interesse internacional como contribuinte para o esforço de segurança e defesa marítima. A nível interno é de extrema importância que 5 dos 9 países da CPLP se encontrem na área do Golfo da Guiné, onde existe uma elevada comunidade de cidadãos portugueses.

- Geograficamente o Golfo da Guiné é uma zona de acesso facilitado ao mar, permitindo o transporte, embarque e desembarque de grandes quantidades de matéria-prima e produtos transformados, pela via mais barata (via marítima).

- A nível militar a importância advém da sua ligação à componente política e económica. Todos os interesses militares na região advém dos interesses políticos das potências que ali transacionam, isto é, a proteção dos interesses económicos é mantida através dos interesses militares pelo vetor da cooperação.

### **3.5. Respostas à questão nº5**

Relativamente à suficiência das iniciativas já existentes para o combate à Pirataria e Assalto à Mão Armada, foram considerados motivo de realce pelos entrevistados os seguintes pontos:

- As iniciativas desenvolvidas na região têm crescido ao longo dos últimos tempos, existindo atualmente inúmeras iniciativas desenvolvidas na região que cobrem todos os campos que necessitam de apoio, como a governação, a capacitação naval e a componente legal.

- Importa combater a pirataria em terra, pois é de lá que os ataques são iniciados, é de terra que os piratas saem e é por não se encontrarem garantidas as condições sociais e de vida básicas que tem aumentado o número de incidentes.

- Alguns entrevistados consideram as iniciativas implementadas insuficientes, uma vez que o problema ainda existe e no caso de alguns indicadores como os raptos para pedido de resgate têm piorado bastante recentemente.

- A maioria destas iniciativas tem objetivos mais abrangentes do que a pirataria, sendo eventualmente por isso que o seu efeito é menos visível nesse fenómeno.

- Existem instrumentos a mais, demasiadas organizações que contribuem para a análise e troca de informação relativa à criminalidade marítima no Golfo da Guiné. Estas carecem de melhor cooperação, existindo já alguma competição ao invés de entreaajuda.

- Esta rivalidade ou competição tem origem nos interesses económicos, de cada um destes projetos, que são criados com o objetivo de obter financiamento para os mesmos e que se findam quando o financiamento termina, não existindo uma continuidade dos mesmos o que leva a que os objetivos nunca cheguem a ser cumpridos.

- Realça-se que durante a participação do NRP Setúbal na iniciativa Mar Aberto 21.1, assim como dos demais navios da União Europeia, Espanha, França e Itália, a desenvolver ações conjuntas no âmbito do projeto-piloto, da União Europeia, denominado “Presenças Marítimas Coordenadas”, o número de ataques de pirataria reduziu substancialmente, comparativamente ao mesmo período no ano transato.

### **3.6. Respostas à questão nº6**

Com base nas respostas à sexta pergunta, relativamente ao contributo de Portugal no combate à Pirataria e Assalto à Mão Armada, no Golfo da Guiné, os principais pontos a destacar são:

- Na comunidade internacional o contributo dado é feito à escala de cada país, considerando os meios de que Portugal dispõe e os seus interesses na região Portugal faz um contributo mais do que adequado no combate à pirataria.

- A missão de Cooperação e Capacitação de São Tomé, através do NRP Zaire, benefício obteve resultados positivos a todos os níveis, nomeadamente no apoio à política externa e à cooperação no domínio da defesa, bem como com o contributo para a fiscalização e monitorização da pesca.

- A operação Mar Aberto é também outro exemplo do sucesso do contributo português, deslocando Portugal para o Golfo da Guiné um navio durante 5 a 6 meses por ano.

### **3.7. Respostas à questão nº7**

Os principais desafios e obstáculos às iniciativas já existentes, de acordo com os entrevistados são os seguintes:

- Os problemas sociais de educação, de saúde, emprego e pobreza extrema são um grande obstáculo. Enquanto não forem criadas políticas sociais eficazes, dificilmente se conseguirá que a população deixe de procurar formas alternativas de obtenção de recursos para sobreviver.

- O maior obstáculo encontrado é a coesão e o trabalho de equipa de 19 países, que possuem fronteiras marítimas no Golfo da Guiné.

- A legislação é um grande desafio, pois existe pouca capacitação internacional para atuar no quadro legal.

- Com base na Iniciativa de Yaoundé (2013), pode considerar-se alguma falta de cultura de compromisso dos estados costeiros. Além disso, soma-se a falta de recursos, não só para potenciar operacionalmente essa estrutura propriamente dita, mas também para financiar a operação no mar de embarcações, de navios e de meios aéreos, cuja escassez é colossal.



## **4. Discussão dos resultados**

O objetivo da discussão de resultados será analisar as respostas dadas para a compreensão deste fenómeno procurando através da pesquisa documental efetuada no enquadramento teórico, responder aos objetivos da dissertação propostos no segundo capítulo.

### **4.1. Objetivo nº1- Compreender as causas da Pirataria no Golfo da Guiné**

O elevado índice de pobreza multidimensional nos países ribeirinhos do Golfo da Guiné, assim como a desigualdade, associadas aos elevados níveis de desemprego, são a primeira causa apontada unanimemente por todos os entrevistados. Pode assim concluir-se que a situação precária da população é evidentemente o principal fator da proliferação da Pirataria e Assalto à Mão Armada no Golfo da Guiné. Como referido previamente 10 dos 19 países com a maior desigualdade social do mundo localizam-se no Golfo da Guiné (United Nations Development Programme, 2017). Sabe-se também que mais de 40% da população destes estados está desempregada.

A dificuldade de governação dos estados e a sua pouca capacidade na resolução das necessidades das populações, demonstrada através das suas fragilidades e da incapacidade de exercer a autoridade no mar, deu espaço para o crescimento deste problema que começou como uma “necessidade” da população da região do Delta do Níger para sobrevivência própria, após a perda dos meios de subsistência na sequência da poluição causada pela exploração de hidrocarbonetos na zona. Existe assim um elo de ligação importante entre a falta de capacidade governativa, que em detrimento da população local autorizou a exploração petrolífera, sem meios de controlo e fiscalização adequados, e a origem deste fenómeno. Esta inatividade por parte dos governos dos estados costeiros, que ignoraram na sua maioria o problema de segurança marítima que contaminava as suas águas, permitiu também o enraizamento destes grupos criminosos no Golfo da Guiné.

Outro importante fator que contribui para a magnitude deste problema reveste-se na escassa legislação nacional, dos vários países litorais, para a criminalização da pirataria, na falta de eficácia dos processos judiciais e das penas aplicadas, de acordo com

o Capitão-de-Fragata Lucas da Silva, pode até ser considerada um fator de “estímulo” para a criminalidade. Esta omissão legislativa e a prorrogação dos processos por períodos muito extensos levou à criação por parte dos piratas de um sentimento de impunidade. Atualmente apenas a Nigéria apresentou soluções para este problema, criando em 2019 uma lei para a criminalização dos crimes de pirataria, em linha com os artigos da convenção das Nações Unidas sobre o direito no mar (Nigerian Agency, 2019).

Ainda existe muito trabalho a efetuar neste campo, para resolução da problemática da pirataria, que exige também, como referenciado pela maioria dos entrevistados, uma melhor coordenação na maioria dos estados costeiros entre as marinhas, guardas costeiras, polícias e outras agências governamentais, para que se torne mais eficaz e eficiente a ação no mar, no sentido de garantir a segurança marítima.

Deve salientar-se, ainda, as redes de crime organizado que praticam o tráfico de drogas e de armas, desempenhando um papel significativo na instabilidade e crise sentida na região, funcionando o Golfo da Guiné como uma porta de entrada de droga para a Europa. O lucro dos crimes da Pirataria é convertido numa fonte de receita para estes grupos de crime organizado e grupos terroristas.

#### **4.2. Objetivo nº2- Interpretar o interesse do Golfo da Guiné**

O interesse internacional na região do Golfo da Guiné, provém maioritariamente da abundância de recursos naturais existentes nesta mesma região, desde o pescado aos recursos minerais, como o petróleo e gás natural, como referido pelo Capitão-de-Fragata Dias Marques. Esta região é responsável pela produção de 6,5% de todas as exportações de petróleo do mundo (BP, 2021). É também, esta região, exportadora destas importantes matérias-primas para todo o mundo, a Europa por exemplo, importa 8% do petróleo desta região (Comission, n.d.).

O Capitão-de-Fragata Dias Marques descreve a importância geográfica do Golfo da Guiné, considerando que a região possui um grande número de portos naturais, sendo desta forma uma zona de acesso facilitado ao mar, o que permite o transporte, o embarque e o desembarque de grandes quantidades de matérias-primas, aliados com um

posicionamento geográfico com grande facilidade de acesso a outras regiões do mundo como Europa e os Estados Unidos da América.

Relativamente a Portugal, este importa 42% do seu petróleo de África, sendo 21.5% proveniente de Angola e 4.6% da Nigéria, importando também deste país 52,1% do gás natural (*Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG)*, n.d.). A nível político Portugal é uma das principais potências envolvidas com fortes ligações ao Golfo da Guiné uma vez que 5 dos 9 países da CPLP se encontram nesta região (*CPLP - Comunidade Dos Países de Língua Portuguesa*, n.d.). Portugal mantém, desta forma, programas bilaterais de longa duração de Cooperação e Defesa com diversos países, de onde se realçam dois desses programas, a iniciativa de Capacitação Conjunta de São Tomé e Príncipe com a presença do NRP Zaire na região desde 2018 e a iniciativa Mar Aberto, iniciada em 2008 e desde 2014 com uma presença anual de um meio naval na região (Europeia, 2020). Atualmente fruto desta iniciativa Portugal coloca no Golfo da Guiné um navio seis meses por ano, tendo já em 2021 o NRP Setúbal executado a missão Mar Aberto 21.1 onde participou em diversos exercícios de cooperação internacional.

O interesse político internacional está, de acordo com o Capitão de Fragata Pereira da Silva, neste momento centrado na contribuição para o esforço da segurança e defesa marítima da região, fruto do qual foram criadas todas as iniciativas referidas no enquadramento teórico, que vieram complementar a Arquitetura de Yaoundé, estabelecendo as bases para um acordo de estratégia regional, no sentido de prevenir e processar atividades ilícitas nas águas do Golfo da Guiné. Como referido, muitas destas iniciativas ainda se encontram numa fase conceptual ou carecem de uma melhor coordenação entre elas, não estando o problema perto de ser resolvido. O Capitão-de-Mar-e-Guerra Cavaleiro Ângelo refere ainda que a missão e objetivos similares da maioria destas iniciativas originou um processo de competição pelo financiamento externo ao invés de um necessário esforço conjunto para erradicar o problema.

### **4.3. Objetivo nº3- Analisar a evolução das táticas de pirataria**

Através da análise documental e estatística presente no enquadramento teórico e da análise das entrevistas efetuadas foram identificadas as principais tendências nos ataques de pirataria.

Uma tendência visível, nos primeiros 5 meses do ano 2021, é a localização dos incidentes que ocorrem a distâncias cada vez maiores de costa, dos 25 ataques realizados neste ano, 16 ocorreram em águas internacionais, de acordo com os dados da IMO (*International Maritime Organization*, n.d.). Tratando-se claramente de uma adaptação dos piratas às respostas da indústria de navegação, dado que os navios navegam por rotas mais afastadas de costa, e das agências de segurança da região, que melhoraram a patrulha das suas águas costeiras.

Esta adaptação é também fruto de uma maior sofisticação dos meios utilizados nos ataques. Os piratas utilizam agora navios com maior capacidade oceânica, recorrendo a “Mother ships” para estender o seu alcance e melhorar as suas capacidades, como mencionado pelo Capitão-de-Fragata Dias Marques.

De acordo com todos os entrevistados, a tendência atual mais preocupante é o rapto no mar para resgate, que se constitui como a atividade criminal mais lucrativa e deriva sobretudo dos valores oferecidos pelas seguradoras por cada tripulante raptado. Os piratas têm raptado o maior número de tripulantes possível, de forma a capitalizar mais eficientemente cada ataque efetuado. Este aumento abruuto de raptos no mar verificou-se desde 2019 e mantém-se até os dias de hoje, tendo sido registados 29 sequestros, dos 25 incidentes relatados este ano, de acordo com a IMO (*International Maritime Organization*, n.d.). O facto de a percentagem de sucesso destes raptos ser mais elevada durante a noite é também uma demonstração da sofisticação dos meios utilizados pelos piratas (Risk-Intelligence, 2021).

Apesar de ter ficado para segundo plano, o Capitão-de-Fragata Fonte Domingues refere que, o roubo de petróleo bruto para introdução e venda no mercado negro continua a ser uma preocupação e um fator de insegurança para a região.

#### **4.4. Objetivo nº4- Identificar os beneficiários dos ataques**

Num plano primário, os principais beneficiários destes ataques consideram-se os próprios infratores e as redes criminosas por detrás destes. Estes grupos de crime organizado utilizam os ataques de pirataria, quer seja na forma de roubo e venda no

mercado negro ou rapto e pedidos de resgate, como forma de financiamento para outras atividades ilegais, tais como o tráfico e o terrorismo.

Indiretamente existem muitos outros beneficiários deste problema, referidos pelos entrevistados, como as várias agências e organizações privadas de segurança que atuam nas águas da região, as entidades seguradoras dos navios que praticam o Golfo da Guiné com o aumento dos seguros e até os analistas, intermediários e negociadores contratados por estas companhias de seguros podem ser consideradas como beneficiárias desta situação.



## Conclusões

No continente africano e em especial no Golfo da Guiné, região com a maioria da exportação de hidrocarbonetos e com uma população extremamente dependente da atividade piscatória, o mar é, direta e indiretamente, o meio de subsistência mais importante. A Pirataria e o Assalto à Mão Armada aí presentes são um fenómeno preocupante que tem sido combatido com diferentes abordagens por diversas organizações regionais e internacionais.

Através desta dissertação, foi possível realizar uma avaliação deste fenómeno para uma melhor compreensão do mesmo, nomeadamente através da análise documental e das entrevistas efetuadas.

Apurou-se que, as principais causas da Pirataria no Golfo da Guiné possuem raízes sociais e económicas, derivadas da situação precária da região e da falta de governação dos estados ribeirinhos, consubstanciada pela negligência e pela falta de autoridade no mar, bem como, pela falta de legislação que contemple os crimes abordados. Os beneficiários destes ataques acabam não só por ser as redes criminosas por detrás dos mesmos, mas também as várias agências e organizações privadas de segurança que atuam nas águas, as entidades seguradoras dos navios que praticam a região, com o aumento dos seguros, e até os analistas, intermediários e os negociadores contratados por estas companhias de seguros.

O interesse na região está principalmente relacionado com a abundância em petróleo e gás natural, exportados para as grandes potências globais. Estas centraram os seus interesses políticos na segurança marítima da região através da criação de inúmeras iniciativas e organizações. Portugal, em particular, apresenta as características necessárias para desenvolver um papel de grande importância nesta intervenção pelas ligações que mantém com os países membros da CPLP, tendo já desenvolvido vários acordos e implementado diversas iniciativas, como a Capacitação e Fiscalização Conjunta de São Tomé e Príncipe e a iniciativa Mar Aberto.

Foi também possível concluir que os ataques se têm realizado a distâncias cada vez maiores de costa, fruto da adaptação dos piratas à melhoria na intervenção das marinhas e guardas costeiras dos estados litorais. Verificou-se ainda que a grande tendência nas

táticas de ataque atualmente recai no rapto no mar, no sentido de efetuar pedidos de resgate, o que se tem mostrado como um modelo de negócio lucrativo.

As principais limitações desta dissertação prendem-se com a variedade de entrevistas efetuadas, uma vez que, para uma compreensão mais aprofundada do tema, seria crucial entrevistar também intervenientes que estejam presentemente na região, como observadores privilegiados. Seria também interessante realizar trabalho de campo, de forma a recolher os próprios dados, contactar com a população e apurar junto da mesma as principais dificuldades sentidas e a sua envolvência com estas atividades.

Na continuidade desta dissertação seria relevante efetuar futuros trabalhos de investigação, tal como uma análise às medidas já tomadas internacionalmente para a resolução deste problema, avaliando a sua efetividade. Seria também de relevo analisar as medidas tomadas internamente pelos países do Golfo da Guiné de forma a avaliar e compreender se estas são eficazes e suficientes.



## Bibliografia

- Africa Center for Strategic Studies. (2019). Trends in African Maritime Security. *Africa Center for Strategic Studies*, 1–6.
- Ângelo, C. P. C. (2021). *A CRIMINALIDADE MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ. TIPOLOGIA ATUAL, AMEAÇAS PREMENTES PARA SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE NO COMBATE À PIRATARIA*.
- BP. (2021). Statistical Review of World Energy. *Review World Energy Data*, 70, 8–20.
- Bronze, S. (2018). *POLÍTICA EXTERNA PORTUGUESA: COMBATE À PIRATARIA E CRIME TRANSNACIONAL NO GOLFO DA GUINÉ*.
- CEEAC - ECCAS. (n.d.). Retrieved June 2, 2021, from <https://ceeac-eccas.org/pt-pt/>
- CEMLAWS Africa. (2020). *GULF OF GUINEA PIRACY The Old, the New and the Dark Shades*. 2(1)..
- Comission, E. (n.d.). *Eurostat- From where do we import energy?* Retrieved August 18, 2021, from <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/infographs/energy/bloc-2c.html#carouselControls?lang=en>
- Council of the European Union. (2014). *EU Strategy on the Gulf of Guinea*. 32(0), 1–12. <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>
- CPLP - Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. (n.d.). Retrieved June 2, 2021, from <https://www.cplp.org/Default.aspx?AreaID=22>
- Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG). (n.d.). Retrieved June 2, 2021, from <https://www.dgeg.gov.pt/>
- Economic Community of West African States(ECOWAS) / . (n.d.). Retrieved June 2, 2021, from <https://www.ecowas.int/>
- EU. (2021). *EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea*. 1–6. [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage\\_en/52490/EU-Maritime-Security-Factsheet-The-Gulf-of-Guinea](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage_en/52490/EU-Maritime-Security-Factsheet-The-Gulf-of-Guinea)
- Europeia, C. (2020). Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020- Fourth Implementation Report. *Journal of Chemical Information and Modeling*.

- GoGIN / Yaoundé Architecture. (n.d.). Retrieved April 1, 2021, from <https://www.gogin.eu/en/about/yaounde-architecture/>
- International, I. C. C., & Bureau, M. (2020). *ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report 2020*. April, 1–28.
- International Maritime Organization (IMO). (2015). *Implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa*. September, 0–13.
- International Maritime Organization. (n.d.). Retrieved June 2, 2021, from <https://imo.org/en>
- Krause, J., & Hansen, S. (2015). Piracy and Maritime Crime in the Gulf of Guinea: Experience-based Analyses of the Situation and Policy Recommendations. *Kieler Analysen Zur Sicherheitspolitik*, 41(41).
- Luz, M. R. C. (2016). *A Pirataria no Golfo da Guiné : Como precaver a intensificação do fenómeno da insegurança no Golfo da Guiné e reconduzir a região a uma situação de estabilidade e segurança?*
- MAURICIO, E. O. (2019). *Fighting piracy in the Gulf of Guinea*. 136(May), 1–4.
- Nations, U. (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea. *Ocean Development and International Law*, 26(4), 391–412. <https://doi.org/10.1080/00908329509546068>
- NATO Strategic Direction -South Hub. (2021). *WEBINAR REPORT Gulf of Guinea : Improving Maritime Security How can coordination on education , training and exercises in the region be improved ? March*.
- Nigerian Agency, M. A. and S. (2019). *Piracy and Armed Robbery in the Gulf of Guinea & the Suppression of Piracy & Other Maritime Offences Act (SUPMOA) 2019*.
- Okafor-Yarwood, I., Pigeon, M., Amling, A., Ridgway, C., Adewumi, I., & Joubert, L. (2020). *STABLE SEAS: GULF OF GUINEA*. 124.
- Osinowo, A. A. (2015). O Combate À Pirataria No Golfo Da Guiné. *Choice Reviews Online*, 51(01), 51-0038-51–0038. <https://doi.org/10.5860/choice.51-0038>
- Pereira, J. P. S. (2020). PRESENÇA NACIONAL NO GOLFO DA GUINÉ: INTEGRAÇÃO DOS DIFERENTES INSTRUMENTOS DO PODER.

*Departamento De Estudos Pós-Graduados.*

Portela Guedes, H. (2020). Atlantic Centre: Maritime piracy in the gulf of guinea. *Janus.Net*, 11(1), 112–119. <https://doi.org/10.26619/1647-7251.11.1.01>

Portuguesa, M. (2021). Revista da Armada Nº 561. *Revista Da Armada*, 561.

Risk-Intelligence. (2021). *Gulf of Guinea piracy : Threat analysis and trends Gulf of Guinea piracy : Threat analysis and trends*. March, 1–6.

Santa, ITEN M José Miguel Neves de Sousa Assis. (2021). *BEST MANAGEMENT PRACTICES (BMP) WEST AFRICA, NO CONTEXTO SECURITÁRIO MARÍTIMO NO GOLFO DA GUINÉ*.

Santos, L. A. B. dos, Lima, J. M. M. do V., Garcia, F. M. G. P. P., Monteiro, F. T., Silva, N. M. P. da, Silva, J. C. do V. F. da, Santos, R. J. R. P. dos, Afonso, C. F. N. L. D., & Piedade, J. C. L. da. (2019). *ORIENTAÇÕES METODOLÓGICAS PARA A ELABORAÇÃO DE TRABALHOS DE INVESTIGAÇÃO (2º)*.

STABLE-SEAS. (2021). *NIGERIA ' S DEEP BLUE PROJECT : WHO , WHAT , AND WHY IT MATTERS TO THE GULF OF GUINEA*. 1–4.

*The Gulf of Guinea Commission - CGG - GGC*. (n.d.). Retrieved June 2, 2021, from <https://cggrps.com/en/the-gulf-of-guinea-commission/>

United Nations Development Programme. (2017). Income Inequality Trends in sub-Saharan Africa. In *Income Inequality Trends in sub-Saharan Africa*. <https://doi.org/10.18356/542cba95-en>

## **Anexo A – Respostas das Entrevistas**

### **Capitão-de-Fragata Lucas da Silva**

1. O Golfo da Guiné é uma sinopse de diversos Estados com dinâmicas diferentes. Não existindo nenhum problema que comece no mar, para além dos meteorológicos, as causas são provocadas por acontecimentos em terra desde a falta de governação do Estado à sua incapacidade de exercer autoridade no mar, a pobreza, a frustração, a falta de educação, que levam a que o negócio da criminalidade marítima seja uma oportunidade de ganho fácil e de maior rentabilidade. Muito escolhem a criminalidade de forma inocente pois não conseguem ver que o que fazem é potenciar crimes.

O facto de muita da legislação nos países do Golfo da Guiné não contemplar o crime de pirataria, pode até ser considerada um fator de “estimulo” para a criminalidade, nomeadamente para a pirataria. Os aspetos da falta de ordenamento jurídico e as condições de pobreza são por isso explorada pelos chefes dos grupos de crime organizado que atuam naquelas águas e que fazem uso das lacunas na componente legal dos estados para manter as suas operações.

A pirataria para alguns Estados pode até ser considerado um problema minoritário, como é o caso da Nigéria onde centenas de pessoas são raptadas por dia por organizações terroristas/criminosas o que leva a que os crimes ocorridos no mar, envolvendo um número de vítimas muito inferior, tenham um impacto menor para o país em questão. Aspeto que pode até ser desvalorizado pelas autoridades, em detrimento dos outros crimes ocorridos em terra. As redes criminosas possuem uma grande capacidade de se adaptar o que lhes permite prosperar apesar da pobreza dos Estados.

2. Os beneficiários não são os assaltantes ou presumíveis piratas, mas sim as organizações por detrás dos mesmos, e para onde é canalizado todo o dinheiro. Os cidadãos locais envolvidos recebem apenas uma parte ínfima do dinheiro gerado pelos seus atos, necessitando de voltar ao crime dentro de um curto período de tempo.

Este ciclo vicioso leva a que as comunidades permaneçam pobres uma vez que todas estas atividades criminosas não geram postos de trabalho ou qualquer tipo de

enriquecimento para a população, resultando apenas no crescimento das economias paralelas e potenciam a lavagem de dinheiro que pode até ser utilizado em outras atividades criminosas.

3. As táticas têm evoluído através das oportunidades criadas, e não na forma como os ataques ocorrem. Os poucos recursos para o “policiamento” e vigilância marítima na região, criam uma oportunidade para as redes criminosas se fixarem no Golfo da Guiné e lucrarem com estes atos. O aumento dos pedidos de resgate e a facilidade com que alguns estados os aceitam e negociam permite-nos concluir que esta se estará a tornar na principal, e mais rentável fonte para a pirataria.

Temos visto que existe também um aumento do número de relatos, isto fruto de uma maior vigilância por parte dos navios que transitam na região.

4. O interesse económico dos países do Golfo da Guiné está ligado ao interesse social para o desenvolvimento destes Estados, muito fruto da riqueza da região e do volume de carga movimentada por mar. Relativamente ao interesse político este é muito ampliado pela envolvente geopolítica da região, e pela disparidade de interesses de cada um dos Estados, mas que comungam da segurança marítima e do uso do mar como fonte de rendimento. A nível geográfico, o Golfo da Guiné é uma das regiões mais ricas do mundo geram um enorme interesse internacional que se sobrepõe muitas vezes ao interesse dos próprios países da região. Todos os interesses militares na região advêm dos interesses políticos das potências que ali transacionam, isto é, a proteção dos interesses económicos é mantida através dos interesses militares pelo vetor da cooperação.

5. Existem inúmeras iniciativas atualmente desenvolvidas na região que são suficientes e que cobrem todos os campos que necessitam de apoio como a governação, a capacitação, a componente legal, entre outras, porém carecem de melhor cooperação entre cada um dos programas ou iniciativas. Este problema tem, mais uma vez, origem nos interesses económicos de cada um destes projetos que são, muitas vezes, criados com o objetivo de obter financiamento para os mesmos e que se findam quando o financiamento se finda, não existindo uma continuidade dos mesmos o que leva a que os objetivos dos mesmos nunca cheguem a ser cumpridos. O que se sucede é que também existe alguma falta de diálogo com as pessoas diretamente envolvidas nos problemas, o que motiva que muitas das soluções apresentadas podem não ser as mais adequadas do

ponto de vista de quem vive esses problemas. Uma das soluções para esta situação será, eventualmente, o de centrar os projetos nas comunidades combatendo a falta de emprego, de educação e de oportunidades.

6. O contributo de Portugal de acordo com os meios que dispomos é relevante e adequado, tendo os projetos desenvolvidos, como a capacitação de São Tomé, através do NRP Zaire, tido um enorme benefício a todos os níveis, nomeadamente no apoio à política externa e à cooperação no domínio da defesa. O Mar Aberto é também outro exemplo do sucesso do nosso contributo permitindo, pois se olharmos para o que Portugal oferece nomeadamente através do empenhamento dos navios hidrográficos, é diferenciador e constitui-se como áreas onde os países do Golfo da Guiné carecem de apoio.

7. Têm existido diversos obstáculos tais como a falta de coordenação entre as diversas iniciativas, dificuldade por parte das comunidades em aceitarem os projetos, a quantidade de iniciativas já aplicadas, que por falta de coordenação chegam a duplicar-se, o elevado número de participantes e de interesses na área, a falta de compromisso institucional dos estados da região. Todos estes desafios/obstáculos têm-se refletido na falta de efetividade das iniciativas.

### **Capitão-Mar-e-Guerra Cavaleiro Ângelo**

1. Existem diversas causas: Causas sociais, falta de emprego, preço do petróleo relacionado com o índice de criminalidade. A região do delta do Níger é o epicentro do problema, os piratas utilizam o dinheiro gerado por estas atividades para financiamento de outros atos ilícitos como o terrorismo. Os países ribeirinhos nunca tiveram uma relação com o mar atenta, estando sempre muito focados em terra. No entanto após o boom da exploração petrolífera da região e com ele o aumento da criminalidade marítima este paradigma mudou. Este fenómeno teve início com o “bunkering” de petróleo, para venda no mercado negro, no entanto com a diminuição do preço do petróleo e o aumento da cooperação internacional na segurança marítima da região levou a que as novas tendências tenham mudado para ataques longe de costa, demonstrando uma capacidade de adaptação e grande sofisticação por parte dos infratores.

2. As redes criminosas da região; as seguradoras que se viram obrigadas a contratar mais peritos nesta matéria para acompanhar a situação, desde negociadores, intermediários, analistas de risco, empresas de segurança, no lado oposto os piratas que com a continuação dos seus atos criaram uma oportunidade de negócio legítimo para todos os outros.

3. O *modus operandis* deixou de ser o roubo perto de costa e passou a ser mais sofisticado com ataques longe de costa de raptos no mar que se têm provado muito mais lucrativos, com o número de raptos a aumentar resultado dos prémios oferecidos pelas companhias de seguros por tripulante. Este rapto no mar passou a ser um modelo de negócio, do ponto de vista das seguradoras estas foram obrigadas a contratar mais peritos nesta matéria para acompanhar a situação, desde negociadores, intermediários, analistas de risco, empresas de segurança, no lado oposto os piratas que com a continuação dos seus atos criaram uma oportunidade de negócio legítimos para todos os outros. Os grupos que atualmente elaboram os ataques são já grupos organizados e sofisticados que utilizam os lucros obtidos para financiar o terrorismo e o crime organizado.

4. Interesse Económico importando sobretudo hidrocarbonetos, interesse cultural e social pelas ligações aos PALOP, interesse internacional como contribuinte para o esforço de segurança e defesa marítima.

5. Nos últimos 11 anos muito mudou no Golfo da Guiné. A comunidade internacional tem enviado meios para contrariar este fenómeno maioritariamente para dissuasão. Existem agora instrumentos a mais, demasiadas organizações que contribuem para análise e troca de informação da criminalidade marítima no Golfo da Guiné. Havendo muitas organizações é desenvolvida uma competição para obtenção de financiamento.

6. Na comunidade internacional o contributo dado é feito à escala do nosso país, considerando os meios de que Portugal dispõe e os interesses na região Portugal faz um contributo mais do que adequado no combate à pirataria com a iniciativa MAR ABERTO deslocando para o Golfo um navio durante 6 meses por ano, e com o NRP Zaire a realizar a capacitação conjunta de São Tomé.

7. Falta uma maior capacitação das guardas costeiras locais, replicar as táticas desenvolvidas na Somália apesar das diferenças das regiões. A legislação é também um grande desafio. Apenas com a lei SUPMOA da Nigéria. Pouca capacitação internacional para atuar no bloco legal. A geografia da região também dificulta a intervenção mais assertiva pela imensidão de mar. Carece de uma maior harmonização de procedimentos e de troca de informação.

### **Capitão-de-Fragata Fonte Domingues**

1. As principais causas são a falta de desenvolvimento sustentável que possa providenciar segurança e bem-estar às populações, potenciando o surgimento de conflitos interétnicos e de grupos terroristas, gerando-se um ciclo vicioso. A pirataria no Mar é uma consequência das fragilidades e incapacidades dos Estados para atenderem às necessidades fundamentais das suas populações. Desta forma, eleva-se perigosamente o potencial da criminalidade, do terrorismo e conflitos. Essa combinação negativa projeta-se nas águas interiores e territoriais, sob a forma de roubo armado, bem como mais além, sob a forma de pirataria.

2. Certamente que toda a rede envolvida nesses atos, direta ou indiretamente, incluído eventualmente autoridades.

3. Assiste-se a uma sofisticação e aumento da violência dos atos, bem como a ações cada vez mais distantes de costa, com os atacantes mais bem armados. Isto em reflexo do facto de a constituição de reféns para o pagamento de elevados resgates passar a ser o principal objetivo, por ser bem mais lucrativo. Assim, o roubo de petróleo bruto na rede de oleodutos ou de navios, para introdução no mercado negro, foi relegado para 2.º plano. Existe informação recente de que a fragata italiana Ritzo a operar na sub-região já por duas vezes entrou em combate com piratas, na ZEE da Nigéria.

4. A região é exportadora de importantes matérias-primas, a nível mundial. A título de exemplo, Portugal ao longo dos últimos 20 anos importou da sub-região, em média, mais de 30% das suas importações de petróleo bruto e de gás natural. Ali navegam diariamente mais de 15 navios de bandeira portuguesa.



Por outro lado, há laços históricos que nos responsabilizam, assim como a outros países, como é o caso de Bélgica, Espanha, França e Reino Unido.

5. Até ao momento, as medidas têm sido as possíveis. Não se podem considerar suficientes, tendo em conta que em 2020, de acordo com informação da IMO, no Golfo da Guiné ocorreram 95% do raptos com vista ao pagamento de resgate, a nível mundial. Sem prejuízo do necessário envolvimento da comunidade internacional e da indústria marítima, será determinante uma ação mais efetiva das organizações regionais e dos estados costeiros.

6. Portugal tem vindo a fazer um esforço muito considerável, designadamente através da Cooperação no Domínio da Defesa, Iniciativa Mar Aberto e missão inovadora do NRP Zaire (compaginando capacitação com fiscalização conjunta-possível à luz de acordo bilateral de 2013 com STP). Idêntico acordo foi estabelecido anteriormente com Cabo Verde.

Além disso, Portugal deu um forte apoio à iniciativa das Presenças Marítimas Coordenadas da UE, cujo projeto piloto decorre desde janeiro na região, com participação do NRP Setúbal, a par de navios das marinhas de Espanha, França e Itália.

No âmbito da Cooperação Delegada com a UE, Portugal também lidera uma componente do projeto SWAIMS, através da Marinha.

7. Se olharmos para a moribunda Iniciativa de Yaoundé (2013), podemos considerar alguma falta de cultura de compromisso dos estados costeiros. Além disso, soma-se a falta de recursos, não só para potenciar operacionalmente essa estrutura propriamente dita, mas também para financiar a operação no Mar de embarcações, de navios e de meios aéreos, cuja escassez é colossal.

A nível legal/judicial, ainda estão a ser dados os primeiros passos no sentido das condenações efetivas, designadamente na Nigéria, que é o centro de gravidade do problema.

## **Capitão-de-Fragata Dias Marques**

1. Toda esta área do continente africano, no meu entender, sofreu de uma descolonização precipitada e mal conduzida, fruto de vários interesses e pressões internacionais, permitindo a criação de novos estados onde facilmente se instalou a corrupção ou regimes ditatoriais que originaram consequentes guerras civis e dificultaram o seu desenvolvimento. Ao mesmo tempo, o crescimento populacional desmedido ou abrupto (em média cada mulher tem 6 filhos), sem políticas de educação, saúde, segurança, alimentares e salariais adequadas/apropriadas contribuiu para o fomentação de um sentimento/necessidade de desenrasque, acima da média, por forma a combater a pobreza extrema da população (mais de 70% dos habitantes desta região vivem no limite inferior da pobreza, com salários mensais abaixo dos 100 Euros, os que têm emprego), obrigando-os a optar por caminhos como o da pirataria, roubo, tráfico ou imigração, entre outros, em virtude dos lucros das grandes exportações de petróleo pouco serem utilizados.

2. Os beneficiários diretos da pirataria no Golfo da Guiné não consigo identificar, no entanto sabe-se que existem líderes independentistas destas ações e organizações criminosas que perpetuam o mesmo, como é o caso do Boko Haram, grupo islâmico, com ligações à Al Qaeda.

3. Indiretamente existem mais, os próprios produtores de petróleo, que ganham com a subida dos preços do mesmo, as empresas de segurança privada que se multiplicaram na área, as seguradoras dos navios que praticam a região, os intermediários e compradores dos produtos/cargas roubados.

As táticas de pirataria foram-se adaptando à medida que as políticas securitárias foram sendo desenvolvidas por forma a atingir o objetivo final, dinheiro com a venda dos produtos roubados ou dinheiro através do sequestro e respetivo pedido de resgate dos tripulantes.

Inicialmente o objetivo procurava a venda das cargas saqueadas no mercado negro, não procurando os piratas/saqueadores obter dinheiro com o sequestro e resgate dos tripulantes, pelo que qualquer situação que colocasse em causa os seus objetivos era degolada à nascença com um tiro, não havendo preocupações adicionais com o sucedido. Um início, portanto, diferente da pirataria na costa da Somália, mais hostil, violento e com maior sentimento e impacto na sociedade (terror, medo, choque). Com a

implementação de maior vigilância, quer por alguns estados costeiros quer por navios de segurança marítima (mercenários), patrulhas mais perto de costa e um incentivo a que a navegação mercante procurasse rotas mais afastadas da zona costeira, associado à diminuição do preço do petróleo nos mercados, os piratas passaram também equacionar o resgate como forma de obtenção de fontes de financiamento e a necessidade de se afastarem de costa, dotando-se também eles com embarcações mais seguras, mais rápidas e maior autonomia e/ou utilizando navios saqueados/sequestrados para servir de navio mãe, garantindo maiores permanências no mar. Daí hoje, haver relatos de ataques aproximadamente a 200 milhas da costa ou até um pouco mais.

4. O Golfo da Guiné situado no Atlântico Sul, é uma região bastante rica em recursos naturais e matérias primas, como petróleo, gás, diamantes, madeira, ouro, cacau, manganês, peixe, entre outros, que em pleno sec. XXI são o garante e também a grande cobiça dos países mais desenvolvidos para alimentar a sua máquina industrial, criada após a segunda-guerra mundial, nomeadamente a dos EUA, China, Índia, Japão e da União Europeia, sendo mesmo considerada por muitos como uma das arenas mais decisivas na competição da geopolítica mundial.

Para se ter uma ideia em números, cerca de 70% do petróleo produzido em África vem da região do Golfo da Guiné, correspondendo a aproximadamente 5% das reservas mundiais de petróleo. Também cerca de 4% do pescado (legal) consumido em todo o mundo é proveniente desta região.

Facilmente se percebe porquê, os EUA são os maiores consumidores de petróleo a nível mundial e logo de seguida temos a China. Por sua vez, a União Europeia, procura ao seu nível, acompanhar o desenvolvimento destes dois gigantes mundiais e não ficar completamente dependente ou subjugado a eles.

Também a nível económico, os países da região apresentam uma elevada população, permitindo assim, exportar produtos para os países do Golfo da Guiné e assim obter dividendos e lucro na transformação das matérias-primas adquiridas.

Não podemos deixar de referir que geograficamente o Golfo da Guiné é uma zona de acesso facilitado ao mar, permitindo o transporte, embarque e desembarque de grandes quantidades de matéria-prima e produtos transformados, pela via mais barata (via marítima).

Portugal a nível económico depende também muito das matérias-primas e recursos naturais, para se ter uma ideia, nos últimos anos, 100% do petróleo importado via marítima é proveniente desta região, tendo como cabeça de lista Angola e depois Guiné Equatorial. Da Nigéria, importa cerca de 40% do gás natural que é consumido em Portugal.

A nível político e social refira-se que 5 dos 6 países da CPLP de África se encontram na área enquadrada do Golfo da Guiné, onde existe uma elevada comunidade de cidadãos portugueses, assim como de cidadãos desses países a viver ou estudar em Portugal (ou com dupla nacionalidade). Também a nível social, político e cultural, uma enorme fatia da população mundial que diariamente fala a língua portuguesa, habita na região.

A nível militar, os interesses encontram-se dependentes do poder político e como tal, enquadram-se nos cumprimentos dos interesses políticos, apesar do elevado empenhamento de cooperação no domínio da defesa, que se tem desenvolvido ao longo dos últimos 20 anos.

5. As iniciativas desenvolvidas na região têm crescido ao longo dos últimos tempos atenta a preocupação securitária dos interesses anteriormente elencados, no entanto considero que se torna importante o desenvolvimento de um centro regional coordenador mais efetivo e com meios, que permita responder às necessidades na hora em que os crimes de pirataria ocorrem. Este será efetivamente o desafio, pois a área é extensa e os países envolvidos são muitos.

Ao mesmo tempo importa combater a pirataria em terra, pois é de lá que os ataques são iniciados, é de terra que os piratas saem e é por não se encontrarem garantidas as condições sociais e de vida básicas que tem aumentado o número de incidentes, quer de Pirataria quer de Assaltos à Mão Armada, praticados nos fundeadouros, nos portos e em águas territoriais.

Por não haver uma coesão dos diversos países no combate à insegurança marítima na região e que se tem assistido à proliferação de embarcações “privadas” e respetivas equipas de proteção que hoje assumem autênticas funções de agentes de segurança, nomeadamente em águas nigerianas. Embora atuando, teoricamente, sob a supervisão das marinhas locais, na realidade estes navios parecem seguir as suas próprias diretrizes,

situação que comporta vários riscos e obviamente está longe de ser ideal em termos do combate à pirataria.

Realça-se, no entanto, que durante a participação do NRP Setúbal na iniciativa Mar Aberto 21.1, assim como dos demais navios da união europeia, Espanha, França e Itália, a desenvolver ações conjuntas no âmbito do projeto-piloto da União Europeia denominado “Presenças Marítimas Coordenadas”, o número de ataques de pirataria durante estes meses reduziu substancialmente, relativamente ao ano transato, estando ou não ligados diretamente.

6. Considero que Portugal tem tido um contributo no combate à insegurança marítima no Golfo da Guiné importante, através das iniciativas Mar Aberto que tem vindo a desenvolver desde 2008 e até digno de reconhecimento Internacional com a Missão de Cooperação e Capacitação da Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe, desde 2018, com um navio do tipo patrulha em permanência neste arquipélago, o NRP Zaire com uma guarnição mista.

Contudo, já no que se refere à pirataria, considero que apesar destas missões contribuírem também para o combate à pirataria, este só será efetivo se as linhas de tráfego marítimo estiverem seguras e se os piratas forem impedidos ou incentivados a não procurar fontes de financiamento através destas atividades ilícitas no mar e se os diferentes estados conseguirem evitar estes atos a partir das e nas suas áreas de jurisdição (terra e mar territorial).

7. Numa análise abrangente o maior obstáculo encontrado é a coesão e o trabalho de equipa de 19 países, que possuem fronteira marítima com o Golfo da Guiné, com uma extensão superior a 6000km, onde os interesses por vezes são muito distintos e as divergências de disputa das linhas de fronteira, sobre locais de elevado potencial económico, arrastam-se há anos.

Numa análise mais fina, apesar dos Assaltos à Mão Armada, tentativas e ataques de pirataria ocorrerem numa área bastante grande, se considerarmos apenas os ataques de pirataria ocorridos (os restantes são na maioria roubos os Assaltos à Mão Armada em portos ou águas territoriais), estes verificam-se essencialmente sobre a zona da Nigéria, Camarões, Benim, Togo e águas do arquipélago de São Tomé e Príncipe, que fica ali no meio, e organizados ou liderados pelo grupo terrorista do Boko Haram, e com o qual

muitos estados não estão interessados em se debater, por considerarem que é um problema da Nigéria e não o quererem, por receio, no seu próprio país.

Por fim e, como se não bastasse, temos os problemas sociais de educação, saúde, emprego e de pobreza extrema que enquanto não forem trabalhadas ou criadas políticas sociais eficazes, dificilmente se conseguirá que a população deixe de procurar formas alternativas de obtenção de recursos para sobreviver.

### **Capitão-de-Fragata Pereira da Silva**

1. Existem obviamente várias, mas a principal estará ligada com a criminalidade existente na própria região costeira do Delta do Níger. Os grupos piratas existentes estão todos sediados nessa área da Nigéria, com uma geografia muito particular (muitos canais e com vegetação densa) que dificulta um controlo efetivo por parte das forças de segurança. O objetivo primário é económico sendo que a forma de o alcançar tem variado conforme o ambiente externo também se altera (como por exemplo o preço do petróleo). O facto de o investimento para efetuar estes ataques ser reduzido e a recompensa relativamente elevada atua como um incentivo para estes gangues criminais atuarem no Golfo da Guiné.

2. Num plano primário os gangues criminais que atuam no Delta do Níger da Nigéria, os seus cabecilhas e os elementos que integram essas organizações. Não está claro se existem financiadores de estes gangues que poderão também receber uma parte dos resgates, mas é uma possibilidade. De forma indireta as várias agências e organizações privadas de segurança que atuam naquelas águas recebem um rendimento muito elevado para a proteção de toda a navegação, mas não existem provas sobre qualquer ligação direta aos piratas.

3. Sim, inicialmente estavam focados mais no roubo de carga e por vezes do próprio navio (pedindo um resgate para a sua devolução), após 2016 com a queda do preço do petróleo e o incrementar da capacidade de reação de alguns estados costeiros o objetivo principal passou a ser o rapto de tripulantes para posterior pedido de resgate (Kidnaping for Ransom -KFR). Em termos táticos os criminosos sempre foram bastante adaptativos, alternando entre locais, alvos e períodos de ataque para estarem um passo à

frente das forças de segurança e das próprias medidas adotadas pelas companhias de navegação. Os elementos que efetuam a abordagem estão bem treinados e dispõem de informação sobre a navegação na região, sendo que por vezes não tem problemas em confrontar as forças de segurança, mas normalmente adotam a tática de procurar outro alvo uma vez que é mais prático e eficiente.

4. A principal é obviamente como fornecedor de recursos energéticos (petróleo e gás) e facto da Nigéria ser país mais populoso de África e a 1ª economia do continente, existindo obviamente elevadas trocas comerciais com a Nigéria, a grande maioria por via marítima. Relativamente à componente política obviamente que a estabilidade dos países do GDG é importante para assegurar que não existe um contágio dos problemas securitários que estão presentes nas suas fronteiras a norte (Sahel) e a Nigéria mais uma vez tem um estatuto especial devido à sua dimensão e população (foi durante vários anos uma das nacionalidades que mais emigrantes foram para a Europa e EUA, sendo que se houver condições para as populações permanecerem no país de origem não temos tantos problemas nas nossas fronteiras...). Relativamente à componente militar a importância advém da sua ligação à componente económica, sendo que na componente marítima não existem problemas entre os vários países e tirando a Nigéria nenhum deles tem uma verdadeira capacidade oceânica.

5. Suficientes ainda não são uma vez que o problema não está resolvido e alguns indicadores (nº de elementos da tripulação raptados) estão até a piorar. Mas existem já um grande número de iniciativas (Arquitetura Youndé, Apoios vários da UE programas de treino bilaterais, Presenças Marítimas Coordenadas, exercícios OE, programas da UNODC), sendo que a maioria delas tem objetivos mais abrangentes do que a pirataria, sendo eventualmente por isso o seu efeito menos visível nesse fenómeno, no entanto algumas das contribuições podem vir a ser usadas e aplicadas para reduzir a atratividade deste fenómeno.

6. Sem resposta.

7. Tentar passar de uma aplicação isolada de cada iniciativa para uma visão global. Relativamente à pirataria o centro de gravidade está na Nigéria e aí é que deverá ser resolvido, mas temos que ter em linha de conta que a Nigéria é um país soberano e que não aceita facilmente apoio externo, sendo necessário uma política coerente e

continua de apoio específico, com liberdade para o país aplicar as suas próprias políticas e soluções. Não podemos esquecer que a Nigéria enfrenta graves desafios securitários e a pirataria não está seguramente no top 5



## Anexo B – Tabela de tratamento de dados

Indicadores	Perguntas	Segmentos da Resposta
Causas da pirataria	No seu entender, quais são as principais causas da pirataria no Golfo da Guiné?	<p>-A situação precária da população na região, com elevados níveis de pobreza de desemprego;</p> <p>-A falta de políticas de educação, de segurança, alimentares e salariais adequadas e o crescimento populacional bruto (em média cada mulher tem 6 filhos).</p> <p>-A falta de governação dos estados e a sua incapacidade na resolução das necessidades das populações demonstrada através das suas fragilidades e da incapacidade de exercer autoridade no mar revista na pouca legislação que contemple o crime de pirataria e na falta de penalização da lei para estes crimes;</p> <p>-A criminalidade existente na própria região através de redes criminosas que conduzem os seus negócios na região e possuem uma grande capacidade de adaptação.</p>
	Quais os maiores desafios/obstáculos sentidos na aplicação das iniciativas já existentes?	<p>- A falta de coordenação entre as diversas iniciativas.</p> <p>- A coesão e o trabalho de equipa de 19 países.</p> <p>- O elevado número de participantes e de interesses na área.</p> <p>- A falta de legislação nos estados da região.</p>
Interesse da região	Qual o interesse (a nível económico, político, geográfico, militar) da região do Golfo da Guiné?	<p>- A região é exportadora de importantes matérias-primas, a nível mundial.</p> <p>-A estabilidade dos países do GDG é importante para assegurar que não existe um contágio dos problemas securitários que estão presentes nas suas fronteiras, existindo um interesse internacional como contribuinte para o esforço de segurança e defesa marítima;</p> <p>-É de extrema importância que 5 dos 9 países da CPLP de África se encontrem na área enquadrada do golfo da Guiné, onde existe uma elevada comunidade de cidadãos portugueses;</p> <p>- Geograficamente o Golfo da Guiné é uma zona de acesso facilitado ao mar, permitindo o transporte, embarque e desembarque de grandes quantidades de matéria-prima e produtos transformados, pela via mais barata (via marítima).</p>

		<p>- A nível militar a importância advém da sua ligação à componente política e económica.</p>
	<p>Considera suficientes as iniciativas atualmente desenvolvidas na região?</p>	<p>- Existem inúmeras iniciativas atualmente desenvolvidas na região que cobrem todos os campos que necessitam de apoio como a governação, a capacitação, a componente legal</p> <p>- Nos últimos 11 anos muito mudou no Golfo da Guiné. Existem agora instrumentos a mais, demasiadas organizações que contribuem para análise e troca de informação da criminalidade marítima no Golfo da Guiné.</p> <p>- As iniciativas implementadas são insuficientes uma vez que o problema ainda existe e no caso de alguns indicadores como os raptos para pedido de resgate têm piorado bastante recentemente;</p> <p>- A maioria delas tem objetivos mais abrangentes do que a pirataria, sendo eventualmente por isso o seu efeito menos visível nesse fenómeno;</p> <p>- As iniciativas carecem de melhor cooperação entre elas, existindo já alguma competição entre elas ao invés de entre ajuda.</p> <p>- Esta rivalidade ou competição tem origem nos interesses económicos de cada um destes projetos, que são criados com objetivo de obter financiamento externo.</p>
	<p>Considera o contributo de Portugal no combate à pirataria adequado?</p>	<p>- O contributo de Portugal de acordo com os meios que dispomos é relevante e adequado;</p> <p>- Na comunidade internacional o contributo dado é feito à escala de cada país, considerando os meios de que Portugal dispõe e os seus interesses na região Portugal faz um contributo mais do que adequado no combate à pirataria;</p> <p>- A missão de Cooperação e Capacitação de São Tomé, através do NRP Zaire, tido um enorme benefício a todos os níveis, nomeadamente no apoio à política externa e à cooperação no domínio da defesa.</p> <p>- O Mar Aberto é também outro exemplo do sucesso do nosso contributo, deslocando Portugal para o Golfo da Guiné um navio durante 6 meses por ano.</p>

<p><b>Táticas de pirataria</b></p>	<p>As táticas de pirataria têm evoluído nos últimos anos?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uma sofisticação e aumento da violência dos atos;</li> <li>- Ações cada vez mais distantes de costa, havendo relatos de ataques aproximadamente a 200 milhas da costa ou até um pouco mais;</li> <li>- A tendência principal, unânime e mais preocupante, é agora a constituição de reféns para o pagamento de elevados resgates;</li> <li>- Atacantes com melhor armamento;</li> <li>- O roubo de petróleo bruto na rede de oleodutos ou de navios, para introdução no mercado negro, que apesar de ter sido colocado em segundo plano continua a existir;</li> </ul>
<p><b>Beneficiários da pirataria</b></p>	<p>Quais os beneficiários da pirataria no Golfo da Guiné?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Todas as redes criminosas da região;</li> <li>- As várias agências e organizações privadas de segurança que atuam naquelas águas recebem;</li> <li>- As seguradoras dos navios que praticam a região;</li> </ul>